Der „Erfolg“ als Voraussetzung der grossen Haverei.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doctorwürde von der

Juristischen Facultät

der Königlichen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Berlin

genehmigt und nebst den angehängten Thesen öffentlich zu verteidigen

am 15. Dezember 1894, Mittags 1 Uhr

von

Arthur Seeliger
Kammergerichts-Referendar.

Opponenten:

Voigt,
Dr. Günther, } *Kammergerichts-Referendare.*
Riemann,

Meinen teuern Eltern.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41535723_0136

Vorwort.

Die nachstehende Arbeit wurde ursprünglich für das handelsrechtliche Seminar des Herrn Geheimrat Professor Dr. Goldschmidt im Winter 1891 angefertigt; sie ist dann später nach mannigfachen Veränderungen und Erweiterungen als Dissertation vorgelegt worden.

Bei Abfassung derselben hat mich Herr Geheimrat Goldschmidt in jeder Beziehung mit grossem Entgegenkommen unterstützt, insbesondere mir seine reiche Bibliothek zur Verfügung gestellt.

Es ist mir Bedürfnis, ihm an dieser Stelle dafür meinen innigsten Dank auszusprechen.

Berlin, im November 1894.

Der Verfasser.

Inhaltsübersicht.

Einleitung: Seite

Die Erfolgstheorie § 1. 1

Klassifikation § 2. 3

I. Rechtshistorischer Teil.
Entstehungsgeschichte der Rechtsnorm.

A. Das Altertum.

1. Das römische Recht. § 3 7

2. Das byzantinische Recht. § 4 20

B. Das Mittelalter.

1. Rein romanischer Seerechtskreis.

a) Amalfi. § 5 23

b) Trani. § 6 25

c) Pisa. § 7 26

d) Kirchenstaat. § 8 27

e) Siete Partidas § 9 28

2. Westfränkischer Seerechtskreis. § 10 . . . 28

3. Rein germanischer Seerechtskreis.

a) Wisby (Stadtrecht). § 11 30

b) Riga. § 12 30

C. Die Neuzeit.

1. Die Länder der südlichen Hälfte Europas.

a) Guidon de la Mer. § 13 32

b) Ordonnance de la Marine. § 14 . . . 35

c) Ordonnanz von Bilbao. § 15 38

2. Die Länder der nördlichen Hälfte Europas.

a) Die Niederlande. § 16 41

b) Schweden. § 17 41

c) Hansa. § 18 42

d) Preussen. § 19 44

α. Seerecht von 1727.

β. Assekuranz- und Havereiordnung von 1766.

γ. Allgemeines Landrecht.

e) Schwedisch-Pommern. § 20 47

Resultat. § 21 48

Seite

II. Rechtsvergleichender Teil.
Das Erfordernis des Erfolges im heutigen Recht.

A. Rechte mit der gesetzlichen Bestimmung der „Rettung durch das Opfer".
a) Frankreich. § 22 52
b) Belgien. § 23 57
c) Italien. § 24 58
d) Niederland. § 25 58
e) Portugal. § 26 50

B. Rechte mit der gesetzlichen Bestimmung der „Rettung nach dem Opfer".
1. Rettung von Schiff und Ladung.
a) Deutschland. § 27 61
b) Dänemark. § 28 66
2. Rettung des Schiffes.
a) Spanien. § 29 68
b) Brasilien. § 30 68
3. Rettung von Schiff oder Ladung: Chile. § 31 69

C. Rechte ohne gesetzliche Bestimmung.
a) Schweden. § 32 71
b) Norwegen. § 33 72
c) Finnland. § 34 72
d) Russland. § 35 73
e) England. § 36 74
f) Nordamerika. § 37 79
Resultat. § 38 82

III. Dogmatischer Teil.
Welches ist der richtige Standpunkt?
1. Allgemeines. § 39 84
2. Erfolg im engeren Sinne. § 40 87
3. Erfolg im weiteren Sinne. § 41 92
4. Der richtige Standpunkt. § 42 95

Schlussbetrachtung.
Das Recht der Zukunft. § 43 . . . 102

§ 1.

Es ist ein alter Erfahrungssatz, dass gemeinsames Unglück und gemeinsame Gefahren die stärksten Bande zwischen den Menschen zu knüpfen vermögen. Das Gefühl der Zusammengehörigkeit muss ja auch naturgemäss in einem bestimmten Personenkreis ganz besonders in solchen Augenblicken hervortreten, wo der Selbsterhaltungstrieb des einzelnen in der gegenseitigen Unterstützung vielleicht das einzige Mittel findet, Befriedigung zu erlangen. Nirgends zeigt sich dies so deutlich, wie in gewissen Verhältnissen des Seeverkehrs. In dem verhältnismässig doch winzigen Raume eines Schiffes werden die Schicksale Vieler zusammengehalten: gemeinsam stehen sie den von aussen ihnen allen in gleicher Weise drohenden Gefahren kampfbereit gegenüber. Indessen nicht die Personen allein sind es, die notgedrungen sich aneinander schliessen. Ihre Vermögensinteressen, die das Schiff ebenfalls über die See trägt, werden hineingezogen in den Kreis ihrer Gefahrsgemeinschaft. Die glücklichen Resultate, die sich daraus ergeben, kommen den einzelnen bald klar zum Bewusstsein. Infolge langer Übung bildet sich eine Gewohnheit. Diese wird Recht. Das Recht sanktioniert, was die Zeit im Drange der äusseren Umstände als Notwendigkeit hatte empfinden lassen. So entwickelt sich das Recht der grossen Haverei. Die Kaufleute hören zwar bald auf, ihre Waren zu begleiten, aber die Gefahrsgemeinschaft der Vermögensinteressen besteht als eine sachliche fort. Dem Schiffer wird in Fällen der Not die Entscheidung sozusagen über Leben und Tod der Einzelinteressen anheimgegeben. Seine Hauptaufgabe ist, herbeizuführen die glückliche Ankunft der Gesamtheit aller ihm anvertrauten Vermögenswerte, sowohl von Schiff wie Ladung. Einzelnes soll er opfern,

wenn die Sachlage es erheischt. Darunter haben dann alle zu leiden, da ja eine Gemeinschaft existiert. Somit entsteht ein Ausgleich zwischen geopferten und verschonten Interessen, sobald die Gemeinschaft bei der Endigung der Reise aufgehoben wird. Durch den Schaden, der faktisch nur einen trifft, der aber, durch die Kontribution von allen getragen, weniger fühlbar ist, wird die Rettung aller erreicht.

Das ist der Grund und der Zweck der „grossen Haverei".

Sie ist ein Institut, das sich schon in sehr früher Zeit entwickelt, ja gesetzliche Regelung gefunden haben muss, wenn uns auch erst das römische Recht den ersten urkundlichen Beweis seines Bestehens giebt. Überall, wo der Seehandel blüht, tritt es in die Erscheinung. Das Mittelalter zeigt uns eine Fülle von gesetzlichen Bestimmungen, und auch heutzutage hat die grosse Haverei in allen Gesetzbüchern Aufnahme gefunden.

Die Voraussetzungen derselben sind, einzelne kleine Modifikationen in den verschiedenen Ländern ausgenommen, im grossen und ganzen dieselben. Eine besonders charakterisierte Gefahr muss ein besonders charakterisiertes Opfer veranlasst haben. Darüber ist man im wesentlichen einig. Jedoch streitet man besonders in neuerer Zeit viel[1]) über eine dritte Voraussetzung der grossen Haverei, die mit dem Worte „Erfolg" gekennzeichnet wird. Dies bedeutet zunächst ganz allgemein, dass die Verteilung eines Havereischadens von der günstigen Wirkung des Opfers abhängig ist. Eins wird hier sofort klar: wenn nach einem Havereiakte alle der Gefahrsgemeinschaft angehörigen Objekte auf der See zu Grunde gehen, kann von einer Kontribution nicht die Rede sein. Insoweit ist ein gewisser Erfolg stets und unter allen Umständen erforderlich. — An diese Be-

[1]) Vgl. Heck S. 62 ff., S. 174 ff., S. 258 ff.; Lowndes S. 38 ff.; Desjardins S. 184 ff.; Valroger i. d. Revue 1885 S. 419 ff.; bes. Molengraaff S. 77 ff.

deutung des Wortes „Erfolg“ wird denn auch gar nicht gedacht. Und zwar ganz mit Recht, denn man kann unmöglich die Erhaltung wenigstens eines kontributionspflichtigen Gegenstandes als Voraussetzung der grossen Haverei betrachten und sie auf gleiche Stufe stellen mit den übrigen, die wir eben erwähnt haben. Der völlige Untergang ist vielmehr nur ein Umstand, der hindernd der Havereivergütung in den Weg tritt. „Die Aufgabe des Dispacheurs, die Gleichstellung der beteiligten Interessen herbeizuführen, ist durch den Eingriff der Elemente gelöst“ [2]). Die faktische Unmöglichkeit, beizutragen, ist eingetreten. — Zur Voraussetzung wird der Erfolg erst, wenn er so aufgefasst wird, dass, trotzdem faktisch die Kontribution irgend welchen Objektes möglich ist, diese rechtlich doch nicht statthaben kann, weil gewisse Umstände eingetreten sind, deren Inbegriff das Recht eben als „Nicht-Erfolg“ betrachtet. Dies ist der Standpunkt der sogenannten „Erfolgstheorie“. —

Wollen wir nun unserer Aufgabe, das Wesen und den Wert dieser Theorie zu untersuchen, näher treten, so wird eins sofort deutlich: um die für eine Würdigung der Frage notwendigen Anhaltspunkte zu erlangen, werden wir genau zu prüfen haben, welchen Standpunkt das geltende Recht vertritt. Da aber das volle Verständnis für die Anschauungen des modernen Rechts nur gewonnen werden kann aus der Kenntnis der geschichtlichen Entwickelung, so ergiebt sich notwendig die Behandlung unseres Gegenstandes in einem rechtshistorischen, rechtsvergleichenden und dogmatischen Teile.

§ 2.

Ehe wir jedoch an die historische Behandlung unseres Erfordernisses gehen, wird es für das Verständnis nicht ohne Bedeutung sein, wenn wir alle Eventualitäten eines Erfolges, ganz unabhängig von irgend welchem Gesetz

---

[2]) Vgl. Heck S. 179.

oder dogmatischer Begründung, uns vor Augen führen und für dieselben passende Ausdrücke suchen. Wenn diese dann in der Folge ständig wiederkehren, werden sie die Zusammengehörigkeit verschiedener Rechtsgebiete bezüglich unserer Frage sofort klarer erkennen lassen.

Das Wort „Erfolg" in der Beschränkung, die wir oben schon angegeben haben, hat einen engeren und einen weiteren Sinn. Im engeren Sinne bedeutet es für uns den günstigen Zustand, der infolge eines Opfers eintritt, d. h. Erfolg bei der grossen Haverei liegt vor, wenn der mit dem Opfer verbundenen Absicht ein gewisses Resultat entspricht, oder, um mich eines Schlagwortes zu bedienen, wenn zwischen Opfer und Rettung Kausalzusammenhang vorhanden ist. Davon zu unterscheiden ist der Erfolg im weiteren Sinne. Es ist darunter zu verstehen jeder günstige Zustand, der zeitlich nach dem Opfer eintritt, bei dem jedoch der Kausalnexus mit diesem keineswegs erfordert wird, der also ebenso gut durch äussere Umstände, unabhängig von dem Opfer, herbeigeführt werden kann. Demnach können wir unterscheiden:

I.

1. Rettung durch das Opfer,
2. Rettung nach dem Opfer.

Weiter drängt sich die Frage nach der Dauer der Rettung auf. Es kann bei einer grossen Haverei sofort sich ein günstiger Zustand konstatieren lassen und im Verlauf der Reise dennoch der Untergang von Schiff und Ladung stattfinden. Andererseits kann dieser günstige Zustand, der einmal eingetreten ist, währen bis zur Endigung der Reise, d. h. bis zur Löschung der Waren, oder, was damit meistens gleichbedeutend sein wird, bis zur Ankunft in dem Bestimmungshafen. Danach haben wir also wieder zu trennen:

II.

1. Zeitweilige } Rettung durch
2. Endgültige } das Opfer.

3. Zeitweilige } Rettung nach
4. Endgültige } dem Opfer.

Eine neue Klassifikation wird notwendig, wenn wir den Gegenstand der Rettung ins Auge fassen. Da der zu schützenden Interessen zwei sind, so lassen sich vier Möglichkeiten denken:

III.

1. Rettung von Schiff und Ladung,
2. Rettung des Schiffes,
3. Rettung der Ladung,
4. Rettung von Schiff oder Ladung.

Ein solche Bestimmung, in ein Gesetz aufgenommen, würde dann immer ein Minimalerfordernis enthalten, d. h. nur wenn weniger gerettet würde, als das Gesetz vorschreibt, dürfte eine Havereivergütung nicht statthaben.

Hieran knüpft sich schliesslich noch die Möglichkeit einer Klassifikation, wenn wir das Quantum der geretteten Gegenstände näher berücksichtigen. Nehmen wir z. B. III, 1., so ist es möglich, dass unter Abzug dessen, was bei Vollziehung des Opfers beschädigt oder vernichtet ist, eine vollständige Rettung aller verschonten Vermögenswerte, Schiff wie Ladung, stattfindet; oder aber nur eine teilweise, d. h. es wird zwar von Schiff und Ladung etwas erhalten, aber beide erleiden mehr Einbusse, als das Opfer unmittelbar nach sich zog. Demnach ergiebt sich: eine Rettung der unter III. genannten Objekte

IV.

1. im ganzen,
2. teilweise.

Alle die Möglichkeiten aufzuzählen, die die Kombination der unter I—IV vorgenommenen Klassifikationen ergeben würde, wäre überflüssig, besonders da die vorliegende Ausführung nur den Zweck hat, für die verschiedenen Fälle bestimmte Ausdrücke aufzustellen.

Nur auf eins sei noch hingewiesen. Je nachdem ein Gesetz an die eine oder die andere dieser Bestimmungen

das Bestehen der Havereischuld knüpft, wird man sagen können, dass es einen strengen oder milden Standpunkt vertritt. Der strengste, den unserer Klassifikation nach ein Gesetz einnehmen könnte, wäre, wenn es als Voraussetzung der Havereivergütung festsetzt:

> die endgültige Rettung von Schiff und Ladung, im ganzen, **durch** das Opfer;

der mildeste dagegen, wenn es verfügt:

> die zeitweilige Rettung von Schiff oder Ladung, teilweise, **nach** dem Opfer.

I. Rechtshistorischer Teil.

A. Das Altertum.

1. Das römische Recht.

§ 3.

Die erste uns überlieferte schriftliche Fixierung des Havereirechts enthält das römische Recht in der lex Rhodia de iactu (Dig. XIV,2). Da die römischen Rechtsanschauungen von so eminentem Einfluss gewesen sind auf die Entwickelung im Mittelalter und besonders seit der Reception, so wird eine ganz spezielle Prüfung der römischen Quellen unerlässlich sein. Auch wird uns die Präzisierung der römischen Theorie gleich hier Gelegenheit geben, in das Wesen unserer Frage einzudringen.

Wohl von allen Bearbeitern[3]) der lex Rhodia wird ein Erfolg, im weitesten Sinne des Wortes, als Voraussetzung der Kontribution angenommen. Worin dieser bestehen soll, darüber ist man weniger einig.

Nun ist es bekannt, dass die Römer mit schärfster logischer Konsequenz ihre Entscheidung über Einzelfälle geben. Zum richtigen Verständnis der Quellen wird daher stets wesentlich dienen das Auffinden des leitenden Grundprinzips eines betreffenden Instituts, oder, noch weiter gefasst, die Präzisierung der höheren Idee, der ein Rechtsinstitut seine Entstehung verdankt. Während dies häufig mit nicht geringen Schwierigkeiten verknüpft ist, geben uns in der lex Rhodia die Quellen selbst leicht Aufschluss. In l. 1 pr. h. t. heisst es:

[3]) Heck S. 595 Anm. 14; S. 592 Anm.

„Lege Rhodia cavetur, ut, si levandae navis gratia iactus mercium factus est, omnium contributione sarciatur, quod pro omnibus datum est.“

In diesen Worten ist die Grundidee der lex Rhodia enthalten: eine rechtlich anerkannte Gefahrsgemeinschaft[4]) besteht zwischen Schiff und Ladung während einer Reise. Daraus ergeben sich für den römischen Juristen die Voraussetzungen der Kontribution ganz konsequent. Lex 1 cit. verlangt als alleinige und entscheidende Voraussetzung: 1) eine allen gemeinsame Gefahr. Dies ist ganz unzweifelhaft der Sinn der Worte levandae navis gratia; man braucht ja nur zu bedenken, wie im allgemeinen das Schicksal der Ladung von dem des Schiffes abhängt. So spricht denn auch l. 3 eod. ausdrücklich von commune periculum.

2) Das Opfer eines der Gefahrsgemeinschaft angehörigen Gutes, vollzogen im Interesse aller.

Dies sind die Grundprinzipien des römisichen Rechts. Wie verhält es sich nun mit dem Erfolge? In der lex 1 cit., die doch sozusagen das Fundament für die Regelung des ganzen Institutes legt, ist er nicht erwähnt. Das römische Recht stellt vielmehr prinzipiell die Norm auf, dass, sobald der Wurf stattgefunden hat, die verschonten Interessen kontributionspflichtig sind. Indessen nimmt die Interpretation [3]) ausser den beiden oben genannten Voraussetzungen noch als dritte den Erfolg an. Und zwar herrschen zwei Ansichten.

1. Einmal wird gesagt, dass Kausalzusammenhang zwischen Opfer und Rettung der kontributionspflichtigen Gegenstände notwendig sei. Gestützt wird diese Behauptung hauptsächlich auf l. 5 pr. Dig. XIV,2 und l. 2 pr. i. f. eod. Die erste Stelle werden wir später zu würdigen haben. Sie erwähnt unserer Ansicht nach mit keinem Worte jenes Erfordernis. Spricht sie doch nur vom Schiffbruch. — Dagegen begründet Paulus in l. 2 cit. eine längere Deduktion

[4]) Vgl. Goldschmidt Ztschr. f. H. XXXV. S. 59.

über die im Falle der Kontribution in Anwendung zu bringenden Aktionen mit folgenden Worten:

„. . . . . aequissimum enim est commune detrimentum fieri eorum, qui propter amissas res aliorum consecuti sunt, ut merces suas salvas haberent."

Heck[5]) zeigt jedoch nun ganz deutlich, wie dies eigentlich sich in allen Fällen des Seewurfs wird behaupten lassen können. „Wenn der Schiffer einen Seewurf für notwendig hält, um das Schiff abzubringen, und zu diesem Zwecke die Waren des A auswählt und nicht diejenigen des B, welche leichter sind, so ist auch, wenn dieses Mittel erfolglos bleibt und ein anderer Umstand das Abbringen bewirkt, für B aus dem Vorhandensein der Waren des A und aus ihrem Opfer ein Vorteil entsprungen. Es dürfte unleugbar sein, dass auch von ihm gesagt werden könnte: „propter amissas res alius consecutus est, ut merces suas salvas haberet. Wenn der Schiffer die Waren des A nicht geworfen hätte, so wäre B an die Reihe gekommen." Aber ganz abgesehen davon kann man doch nur annehmen, dass Paulus den Normalfall im Auge gehabt hat; nur insoweit ist der Ausspruch zu verstehen und zu rechtfertigen. Eine prinzipielle Bedeutung ist ihm schon seiner ganzen Stellunng nach nicht beizulegen. Von dem Erfordernis des Kausalzusammenhanges kann unserer Ansicht nach im römischen Rechte nicht die Rede sein.

2. Eine andere Ansicht sieht zwar von diesem Erfordernis ganz ab, macht aber die Havereivergütung von der Erhaltung des Schiffes abhängig. Unter den mehrfach in den Quellen wiederkehrenden Worten „salva navis" wird verstanden die zeitweilige Rettung des Schiffes nach dem Wurfe.

In der That, in der richtigen Erklärung der Worte, „salva navis" liegt die Lösung unserer Frage. Die Stellen, die hier in Betracht kommen können, sind folgende:

[5]) Vgl. S. 597.

l. 4 pr., l. 4 § 1, l. 5 pr. D. XIV,2. Pauli R. S. II. 7 § 2, § 3, § 4, § 5.

Unterwerfen wir sie einzeln einer genauen Prüfung.

Lex 4 pr.[6])

Navis onustae levandae causa, quia intrare flumen vel portum non potuerat cum onere, si quaedam merces in scapham traiectae sunt, ne aut extra flumen periclitetur aut in ipso ostio vel portu, eaque scapha summersa est, ratio haberi debet inter eos, qui in nave merces salvas habent, cum his qui in scapha perdiderunt, proinde tamquam si iactura facta esset: idque Sabinus quoque libro secundo responsorum probat.

Contra si scapha cum parte mercium salva est, navis periit, ratio haberi non debet eorum qui in nave perdiderunt, quia iactus in tributum nave salva venit.

Folgende Fälle finden sich hier vom Juristen erörtert:

1. Es werden zur Erleichterung des Schiffes Waren in Leichterfahrzeuge verladen. Die Leichterfahrzeuge mit ihren Waren gehen zu Grunde. Das Hauptschiff mit seinen Waren wird gerettet. — Kontribution findet statt, d. h. die in den Leichterfahrzeugen untergegangenen Objekte werden vergütet von den im Hauptschiff geretteten. Denn alle in l. 1 erforderten Momente sind hier gegeben.

2. Derselbe Fall wird supponiert. Aber es geht das Hauptschiff mit den in ihm zurückgelassenen Waren unter, und das Leichterfahrzeug mit seinen Waren wird gerettet. — Kontribution findet nicht statt, d. h. im Gegensatz zu Fall 1: die im Schiffbruch untergegangenen Waren werden nicht vergütet von den auf den Leichterfahrzeugen geretteten.

Begründet wird diese letzte Entscheidung mit den Worten: quia iactus in tributum nave salva venit. Legt man den Ton auf „nave salva“ — und dann könnte man darin das Erfordernis des günstigen Erfolges erkennen —

[6]) Vgl. Heck S. 601.

so hat die Begründung schlechterdings keinen Sinn.[7]) Denn es handelt sich hier garnicht um die Vergütung geworfener oder — was ja dem gleichgestellt werden soll [8]) — geleichterter und dann untergegangener Waren. Sagt doch der Jurist ausdrücklich, dass die „scapha cum parte mercium salva" ist. Was sollte also wohl vergütet werden?[9])

Betont man dagegen das Wort „iactus", so ergiebt sich, dass die Stelle nur eine Anwendung des Prinzips der l. 1 enthält. Denn nur ein Wurf — d. h. geworfene oder [8]) geleichterte und so untergegangene Waren — wird vergütet vom Hauptschiff und den darin enthaltenen Waren, nicht aber werden umgekehrt, wie es hier der Fall ist, die im Schiffbruch mit dem Hauptschiff untergegangenen Objekte vergütet von den früher geworfenen, resp. geleichterten und zufällig geretteten. Sind doch die letzteren der Gefahrsgemeinschaft entzogen, erstere dagegen nicht datae pro omnibus!

[7]) „Indem Kallistratus seine Entscheidung auf den Untergang des Schiffes stützt, betont er ein vollkommen unerhebliches Moment." Heck S. 601.

[8]) Vgl. l. 4 pr. eod. . . . proinde tamquam si iactura facta esset.

[9]) In dem handelsrechtlichen Seminar des Herrn Geheimrat Professor Dr. Goldschmidt, für welches ursprünglich diese Arbeit angefertigt war, wurden von verschiedenen Seiten Einwände hiergegen erhoben und gesagt, es könnten die Kosten der Ueberladung gemeint sein. Meines Wissens erkennt das römische Recht „Kosten" nicht als grosse Haverei an. Sie finden als solche sich erst in modernen Gesetzbüchern. — Andererseits wurde geltend gemacht, dass hier die bei der Ueberladung unvermeidliche Schädigung der geleichterten Waren zu vergüten sei. Auch diese Annahme scheint mir unzulässig. Die Gegenüberstellung der beiden Alternativen lässt meiner Ansicht nach keine andere, als die im Text gegebene Darstellung des Thatbestandes zu. Meines Erachtens haben die Worte „rationem haberi debet eorum . . . . ." eben passivischen Sinn, sind also zu übersetzen: „müssen von denen vergütet werden . . . . .", nicht aber aktivischen: „müssen vergüten", was ja bei rein grammatischer Auslegung möglich wäre (s. später im Text). Man braucht nur die Worte mit: „Rücksicht nehmen auf . . . ." zu übersetzen, um die Möglichkeit einer doppelten Auslegung zu erkennen.

Darum also fügt Callistratus als Begründung zu Fall 2 hinzu: quia iactus in tributum nave salva venit, nicht aber, so müssen wir hinzuergänzen, navis perdita in tributum venit rebus ex iactu servatis.

Cuiacius[10]) erklärt die Stelle mit den Worten: quia nave amissa contributioni locus non est, indem er navi salva in l. 4 pr. betont. Es müsste danach eine Vergütung in dem oben unter 2 dargestellten Fall eintreten, wenn das Hauptschiff erhalten wäre. Dann aber wäre kein Grund zu irgend welcher Kontribution,[9]) denn sowohl Hauptschiff wie Leichterfahrzeug wären mit ihren Waren erhalten.

Zur Stütze dient dem Cuiacius Paulus in seinen rec. sent. II. 7 § 4.

Levandae navis gratia merces in scapham transiectas atque ideo amissas intributione earum, quae in navi salvae sunt, refici convenit: nave autem perdita conservatae cum mercibus scaphae ratio non habetur.

Indessen mir scheint diese Stelle keineswegs für die Auslegung des Cuiacius zu sprechen. Über eins nur muss man sich klar sein. Während „rationem haberi" in den Digesten in passivischem Sinne[9]) angewendet wird, hat es in der Stelle des Paulus zweifellos aktivischen Sinn: „Das mit seinen Waren erhaltene Leichterfahrzeug hat nicht zu kontribuieren dem untergegangenen Hauptschiff." So aufgefasst dient die Stelle als Beweismittel für unsere Auslegung der l. 4 pr. cit. Dort wie hier soll nur der Fundamentalsatz veranschaulicht werden, dass immer die geopferten Vermögenswerte durch die verschonten vergütet werden, nie umgekehrt.

Jedenfalls stellt weder l. 4 pr. cit. noch Paulus in seinen rec. sent. II. 7 § 4 das Erfordernis der navis salva, d. h. der Errettung des Schiffes nach dem Opfer als Voraussetzung der Kontribution auf.

[10]) Vgl. V, S. 534 fg.

Lex. 4 § 1.[10a])

Sed si navis, quae in tempestate iactu mercium unius mercatoris levata est, in alio loco summersa est et aliquorum mercatorum merces per urinatores extractae sunt data mercede, rationem haberi debere eius, cuius merces in navigatione levandae navis causa iactae sunt, ab his, qui postea sua per urinatores servaverunt, Sabinus aeque respondit.

Eorum vero, qui ita servaverunt invicem rationem haberi non debere, ab eo, qui in navigatione iactum fecit, si quaedam ex his mercibus per urinatores extractae sunt: eorum enim merces non possunt videri servandae navis causa iactae esse, quae perit.

Ähnlich wie in l. 4 pr. erörtert Callistratus hier folgende Fälle:

1. Der Schiffer wirft, um das Schiff im Sturm zu erleichtern. Dies gelingt. An einem anderen Orte geht jedoch das Schiff unter. Einige Waren werden beim Schiffbruch durch Taucher gerettet. Diese so geretteten Objekte müssen den geworfenen kontribuieren.

2. Derselbe Fall wird supponiert. Nur umgekehrt werden von den geworfenen Waren etliche durch Taucher gerettet. — Kontribution findet nicht statt, d. h. die geworfenen nachher geretteten Objekte haben nicht zu kontribuieren den beim Schiffbruch untergegangen.

Die Glossa ordinaria[10b]) erläutert den Thatbestand in gleicher Weise:

Sed si ille, qui iactum fecit, merces suas recuperavit, non conferet aliis, quorum merces in navi perierunt et hoc in secunda.

Zwar scheint dieser Thatbestand zweifelhaft durch die Worte, mit denen der Jurist die zweite Alternative einleitet: eorum qui ita servaverunt, d. h. „diejenigen, welche Waren aus dem Schiffbruch gerettet haben . . . .“

10a) Vgl. Heck S. 602.

10b) Vgl. Glossa ordinaria Dig. XIV, 2 Sed si navis.

Jedoch dienen diese Worte augenscheinlich nur als Überleitung und sind eingefügt, um die Beziehung deutlicher erkennen zu lassen. Der Fall selbst wird meines Erachtens dadurch nicht alteriert.

Fall 2 wird begründet mit den Worten: . . . . eorum enim merces non possunt videri servandae navis causa iactae esse, quae perit.

Ist damit das Erfordernis der Erhaltung des Schiffes gemeint? Mit nichten. Denn „eorum enim mercis . . . .“ bezieht sich auf die Waren, die im Schiffbruch untergegangen sind. In einem Schiffbruch kann man nicht zwischen geopferten und verschonten Interessen unterscheiden. Ein Schiffbruch kann demnach nie Anlass zur Kontribution geben. Es fehlt in solchem Falle stets das in l. 1 erforderte „pro omnibus datum“. Darum fügt der Jurist noch besonders die Worte „quae perit“ hinzu. Für uns von Wichtigkeit ist die Erklärung der im Fall 1 gebrauchten Wendung „alio in loco submersa est“.

Hierin scheint allerdings ein Stück Erfolg der Rettungsmassregel zu liegen. An einem anderen Orte geht das Schiff unter. Es muss also wenigstens auf Augenblicke ein günstiger Zustand des Schiffes eingetreten sein.

Paulus[11]) drückt sich so aus: Navis iactu levata si perierit . . . . . Er betont also die einmal eingetretene Erleichterung des Schiffes.

Cuiacius[10]) erklärt die Digestenstelle in ähnlicher Weise: . . . . . conferre debent ei, a quo iactura facta semel navis conservata est; und an anderer Stelle: . . . . . quia tum iactus ille servavit navem et caeterorum merces. Periit quidem navis, sed tunc beneficio iacturae servata est navis.

Denselben Sinn hat die Interpretation des Voetius[12]): Unde apparet non ex iactu sed ex subsecuta ad iactum conservatione natam esse contributionem.

[11]) Vgl. S. R. Lib. II. Tit. 7, § 4.
[12]) Vgl. S. 695.

Dagegen führt ein neues Moment zur Erklärung unserer Stelle Peckius-Vinnius[13]) an: Quod non ita intelligendum est, ut ad minimi spatii locum referatur sed si et tempus et loci diversitas, recte intercedat.

Von einem anderen Gesichtspunkte geht Frémery[14]) aus, in der Erklärung der römischen Auffassung: Le jet donne lieu à une contribution . . . . le navire étant sauf. Wie die Rettung des Schiffes zu verstehen sei, zeigt er dann folgendermassen: Si la tempête . . . . après le sacrifice . . . . . engloutit le navire et le reste des marchandises, tout aura péri par une même cause; l'unité du sinistre s'oppose à la contribution. Endlich glaubt Heck[15]) das Erfordernis der navis salva durch „die Hypothese der Reisefortsetzung" erklären zu können.

Zunächst wird man sagen müssen, dass sich aus den Worten „alio loco submersa" allein schlechterdings keine Entscheidung über das im römischen Recht befolgte Prinzip geben lässt. Wir können ihnen bei der ganzen Struktur des Falles in l. 4 § 1 nur einen beschreibenden Charakter beilegen. Es erklärt sich ihre Einfügung in den Text ganz natürlich, wenn man erwägt, wie der Jurist den Rechtsfall gleichsam genetisch vor unseren Augen entstehen lässt. Eine Rechtsvoraussetzung scheint mir nicht in diesen Worten liegen zu sollen. — Wir werden weiter unten auf dieselben zurückkommen.

Nachdem wir so verschiedene Stellen, die scheinbar für das Erfordernis der Erhaltung des Schiffes sprechen, zurückgewiesen und bei dieser Gelegenheit uns die Ansichten der wirklich näher auf unsere Frage eingehenden Kommentatoren vor Augen geführt haben, wollen wir uns selbst ein Urteil zu bilden suchen. Unter gleichzeitiger Berücksichtigung folgender hier wirklich nur in Betracht kommender Stellen:

---

[13]) Vgl. S. 252.
[14]) Vgl. S. 228 ff.
[15]) Vgl. S. 603, vgl. auch S. 600, Anm. 22, 23.

l. 5 pr., Pauli R. S. II. 7. § 2, § 3, § 5, scheint sich folgendes zu ergeben:

Die Römer haben scharf unterschieden zwischen Seewurf iactus, der, unter den in l. 1 aufgestellten Bedingungen vorgenommen, stets eine Kontribution herbeiführt, und Schiffbruch naufragium, bei welchem, selbst wenn gewisse Gegenstände gerettet werden, niemals eine Vergütung stattfindet.[16]) Waren also alle Voraussetzungen der l. 1 erfüllt, so kam es den Römern bei der Frage, ob Verteilung des Verlustes nach einem Wurfe stattfinden sollte, nie auf den Zustand des Schiffes nach dem Wurf an, sondern stets auf den Zustand des Schiffes zur Zeit des Wurfes. — So nur lassen sich die Stellen erklären, die das Erfordernis der navis salva aufstellen.

1. Lex. 5 pr.

Amissae navis damnum collationis consortio non sarcitur per eos, qui merces suas naufragio liberaverunt: nam huius aequitatem tunc admitti placuit, cum iactus remedio caeteris in communi periculo salva navi consultum est.

Wir können die Stelle nur so verstehen, dass Hermogenian zunächst einen Schiffbruch im Auge hat. Die Waren, die aus dem Schiffbruch gerettet werden, haben nicht das Schiff zu vergüten. Warum? Weil das Schiff nicht ein geopfertes, die geretteten Waren nicht ein verschontes Interesse repräsentieren. Eine Kontribution kann nur dann eintreten, so fährt der Jurist fort „cum iactus remedio caeteris in communi periculo salva navi consultum est“ d. h. wenn für die übrigen in gemeinsamer Gefahr durch das Mittel des Wurfes Vorsorge getroffen wurde zu einer Zeit, da das Schiff noch wohlbehalten war. Diese Worte in den Gegensatz gebracht zu: „amissae navis damnum . . . non sarcitur“ besagen also nur, dass zur Zeit des Wurfes nicht ein Schiffbruch vorgelegen haben darf, wenn die Kon-

[16]) Vgl. l. 5 pr. Pauli R. S. II. 7 § 2, zu letzterer Stelle die Erklärung des Cuiacius I S. 386.

tribution zulässig erscheinen soll. Ein pro omnibus datum navis servandae causa liegt nicht vor, wenn man in einem Falle, wo das Schiff bereits im Untergehen begriffen, oder doch nach menschlichem Ermessen jeden Augenblick untergehen muss, einen Wurf oder eine Rettung von Waren vornimmt. — Es lässt sich kaum eine konsequentere Anwendung des in l. 1 aufgestellten Grundprinzips denken.

Daraus ergiebt sich nun auch die eigentliche Bedeutung des Wortes ‚salva'. Das Schiff muss „heil", d. h. prägnant gefasst „in rettungsfähigem Zustande" sein.[16a]) Das Opfer, welches unter dieser Voraussetzung gebracht wird, muss vergütet werden, gleichviel was oder wieviel nachher gerettet wird.

So enthält denn auch der in l. 5 § 1 unmittelbar an die obige Stelle sich anschliessende Fall keineswegs das Erfordernis der Erhaltung des Schiffes nach dem Opfer. Vielmehr heisst es: Arbore caesa, ut navis cum mercibus liberari possit, aequitas contributionis habebit locum.

2. Pauli R. S. II. 7. § 2.

Nave vel arbore vi tempestatis amissa vectores ad contributionem non tenentur nisi ipsis arborem salutis causa eruentibus navis salva sit.

16a) Dieselben Worte Salva navis finden sich auch noch Dig. XXII,2 De nautico faenore und zwar l. 6 u. 7. Beim Seedarlehen wird die Rückzahlung der Schuld von der glücklichen Vollendung der Reise abhängig gemacht. Das ist hier die Bedeutung der Worte salva navis ganz unzweifelhaft. Ist es nun zulässig, sie in der lex Rhodia anders auszulegen, als beim Seedarlehen? Meines Erachtens ist der nackte Sinn der Worte hier wie dort derselbe, nur ihre Beziehung ist eine andere. Wenn dies schon bei l. 6 cit.: „. . . sed cum traiecticia pecunia ita datur, ut non alias petitio eius creditori competat, quam si salva navis intra statuta tempora pervenerit . . . ." klar erhellt, so lässt sich dasselbe doch auch von l. 7 cit.: . . . . nam si dedero decem traiecticia, ut salva nave sortem cum certis usuris recipiam . . . . behaupten, wenn man erwägt, wie hier die Worte einem futurischen Satze eingefügt sind!

Diese Stelle kann nur ebenso erklärt werden, wie l. „Nave amissa id est naufragio facto non fit contributio".[17]) Als Gegensatz zu dem im naufragium befindlichen Schiff steht die salva navis, das „rettungsfähige" Schiff.

Wenn also zur Zeit, als — man beachte das part. praes. eruentibus! — der Mast gekappt wurde, das Schiff nach menschlichem Ermessen zu retten war durch das Opfer, ut navis cum mercibus liberari possit, wie l. 5 § 1 sich ausdrückt, so findet unter allen Umständen Vergütung statt.

3. Pauli R. S. II. 7. § 3.

Jactu navis levata si perierit, extractis aliorum per urinatores mercibus eius quoque rationem haberi placuit, qui merces salva nave iactavit.

Die letzten Worte sprechen sehr für unsere Auffassung: „Merces salva nave iactare" kann kaum etwas anderes bedeuten als „einen Wurf vornehmen zur Zeit, wo das Schiff rettungsfähig ist". Darum wird auch im Anfang der Stelle hinter navis das Wort levata eingefügt; es lag also kein Schiffbruch vor, sondern die Möglichkeit, das Schiff zu retten war augenscheinlich, trat doch sogar ein Zustand der Besserung (levata!) nach dem Opfer ein. Denn, wie die Glosse[17a]) an anderer Stelle sagt, hi autem, qui in navi erant, salva nave nihil projecerunt, cum simul cum nave perierunt".

4. Pauli R. S. II. 7. § 5.

Collatio intributionis ob iactum salva nave fieri debet.

Diese Stelle allein scheint zweifelhaft. Will man sie ohne jeden Zwang rein grammatikalisch auslegen, so würde ihr Sinn der sein, dass die Vergütung wegen eines Wurfes nur statthaft ist, wenn das Schiff erhalten bleibt. Sie würde damit eine der l. 4 § 1 entschieden widersprechende Bestimmung enthalten. Die endgültige Er-

[17]) Vgl. Cuiacius I S. 385 fg.

[17a]) Vgl. Glossa ordinaria zu l. 4 pr. i. f. D. XIV, 2 not l.

haltung des Schiffes, — so nur könnte man unsere Stelle verstehen — wird nirgends im römischen Rechte verlangt.

Zieht man dagegen die Worte „salva nave“ zu „ob iactum“ und ergänzt hinter „nave“ das Wort „factum“, dann würde zu übersetzen sein „wegen des Wurfs bei rettungsfähigem Schiff (vollbracht)“, und so ergäbe sich dann Übereinstimmung mit den unter 1. 2. 3. citierten Stellen.

Danach haben denn die Worte salva navis eine andere Bedeutung gewonnen. Einige Beispiele mögen die praktische Tragweite zeigen: Ein Schiff vom Sturm bedrängt, beginnt zu sinken. Es muss, darüber ist sich die Mannschaft klar, jeden Augenblick zu Grunde gehen. Dennoch wirft der Kapitän. — Darauf tritt der Untergang ein. Sollten dabei Waren gerettet werden, so brauchen diese die geworfenen nicht zu ersetzen. Warum? Weil das Schiff zur Zeit des Wurfs nicht mehr rettungsfähig war, mithin der Wurf nicht als ein pro omnibus datum betrachtet werden kann. — Oder nehmen wir folgenden Fall an:

Ein Schiff wird vom Sturm in die Nähe einer felsigen Küste verschlagen. Der Sturm wütet weiter. Das Schiff gilt als verloren; jeden Augenblick muss es zerschellen. Der Kapitän kappt die Masten. Darauf scheitert das Schiff. Wenn hierbei Waren gerettet werden sollten, so haben diese die Masten nicht zu ersetzen, nicht weil das Schiff nicht wenigstens eine Zeit lang nach dem Opfer erhalten blieb, sondern weil es rettungsunfähig im Augenblick des Opfers bereits war, somit also ein naufragium vorlag.

Um kurz das Resultat aus den bisherigen Betrachtungen zu ziehen, so erkennen unserer Ansicht nach die Römer keineswegs die zeitweilige Errettung des Schiffes nach dem Opfer als Voraussetzung der Havereiverteilung an. Getreu dem Grundprinzip der l. 1 ziehen sie nur den Zustand des Schiffes zur Zeit des Wurfes in Erwägung. Als Beweismittel für denselben mögen

sehr wohl dienen die von den oben erwähnten Schriftstellern angegebenen Momente, wie tempus et loci diversitas, die Nicht-unité du sinistre, die Reisefortsetzung; kaum jedoch wird ihnen nach römischem Recht ein grösserer Wert beigemessen werden können.

2. Das byzantinische Recht.

§ 4.

Sehen wir uns so genötigt, im römischen Recht auf Grund der Quellen jede Erfolgstheorie zurückzuweisen, so lässt sich andererseits nicht leugnen, dass die übliche Auslegung der Digesten, welche das Erfordernis der navis salva verteidigte, ja sogar die noch weitergehende Meinung, es müsse ein durch die Opfermassregel eingetretener günstiger Erfolg zu konstatieren sein, [18]) auf die Entwickelung des späteren Rechts von grossem Einfluss gewesen ist.

Zunächst jedoch gab die seerechtliche Gesetzgebung [19]) des Orients im wesentlichen nur die römischen Grundsätze über Haverei wieder. Was das Erfordernis des „Erfolges" anlangt, so lässt sich keine Stelle finden, die für die „Rettung durch den Wurf" spräche. Auch die Voraussetzung der navis salva kann nur dieselbe Bedeutung haben wie im römischen Rechte. So wird in

---

[18]) Ob dies, wie Heck S. 595 anzunehmen scheint, die herrschende Meinung ist, scheint mir zweifelhaft. Viele Schriftsteller bedienen sich des Wortes „Erfolg", meinen aber nur „Erhaltung des Schiffes". — Vgl. z. B. den Unterschied zwischen Voetius S. 695 und Claussen S. 15. Ersterer spricht von subsecuta ad iactum conservatio, letzterer von navis iactu conservata. Vgl. oben S. 4.

[19]) Ex Basilicon libris. Lib. I III. Tit. III cap. 1, 3, 12, 14 s. Pardessus I S. 179 ff.

Ex legibus Graecorum (Cyprus) VII. VIII, IX, s. Pardessus I S 192 fg.

Ex Mich. Altalat. Op. de iure Tit. XLVIII, s. Pard. I S. 195.

Synopseos Basilicorum minoris XX 59—63, s. Pard I, S. 195 ff.

Jus navale Rhodiorum Cap. 10, 31, 32, 33, 34, 35, 37, 39, 40, 41, s. Pardessus I S. 231 ff.

lib. 53 Tit. III cap. XII [19]) der Basiliken deutlich wie in l. 5 D. XIV,2 unterschieden zwischen Schiffbruch *ἀπολλυμένου τοῦ πλοίου* und Seewurf und nur im letzteren Falle, dann aber auch unbeschränkt, Vergütung gewährt: *τότε γὰρ γίνεται συνεισφορὰ, ὅτε διὰ τὸ σωθῆναι τὰ λοιπὰ σώου τοῦ πλοίου ὄντος ἀποβληθῶσιν.*

Ebenso lautet die Entscheidung in n. VIII Ex legibus Graecorum.

Abweichend jedoch verhält sich die Synopsis minor. in Cap. XX [19]); hier werden genetisch die Erfordernisse für die Kontribution im Falle des Seewurfs aufgezählt:

1. Gefahr.
2. Wurf.
3. *ἐὰν . . . εἶτα περισωθῇ ἐκ τοῦ κινδύνου ἡ ναῦς.*

Die lateinische Uebersetzung lautet: et postea salvum fiat ex periculo navigium. — Ob Kausalzusammenhang zwischen Opfer und Rettung erforderlich ist, lässt sich nicht ersehen. Das lateinische salvum fiat scheint dafür zu sprechen; jedoch wäre wohl dann irgend ein dies andeutender Zusatz im griechischen Texte erforderlich gewesen. Man würde daher wohl zu weit gehen, wollte man Rettung durch das Opfer als Voraussetzung der Vergütung annehmen. Sicherlich wird aber die Rettung des Schiffes nach dem Opfer erfordert. Denn auch in dem Kapitel LXII ebendaselbst heisst es:

Λεῖ εἰδέναι, ὅτι εἰ μέν ἐστι σωζόμενον τὸ πλοῖον καὶ οὐκ ἀπόλλυται ἀπὸ τοῦ κινδύνου.

Muss danach das Schiff wohlbehalten in dem Bestimmungshafen ankommen? Nein, denn der Zusatz: *ἀπὸ (ἐκ) τοῦ κινδύνου* lässt darauf schliessen, dass der Untergang in späterer Gefahr der Vergütung nicht im Wege steht. Es wird also als Voraussetzung der Havereiverteilung in der Synopsis minor erfordert:

Zeitweilige Rettung des Schiffes nach dem Opfer.

Wir fanden bisher, dass das Institut der Haverei im wesentlichen beruhte auf den Grundprinzipien, welche l. 1 D. XIV,2 aufstellt. Ein anderes Prinzip vertritt das

sogenannte *Νόμος Ῥωδίων ναυτικός*.[19]) Nach ihm werden alle unverschuldeten Unfälle von Schiffer, Befrachtern und Reisenden getragen.[20]) Damit muss natürlich die Voraussetzung jeglichen Erfolges im Wegfall kommen: *τὰ σωζόμενα πάντα εἰς συμβολὴν ἐρχέθωσαν ἑκατέρωθεν*.[21])

B. Das Mittelalter.

Im Mittelalter[22]) lassen sich drei grosse Seerechtskreise unterscheiden, deren jeder zahlreiche Statutarrechte aufweist. Jedoch erlangen einzelne Rechtssammlungen eine allgemeinere, mehr „internationale" Bedeutung.

1. Der rein romanische Seerechtskreis.

Das Rechtsbuch, das hier für das spätere Mittelalter nahezu gemeines Recht schuf, ist das Consulat der See.[23]) Die Haverei wird zwar in demselben durch zahlreiche

---

[20]) Vgl. Z. v. Lingenthal, Gesch. des griech.-römisch. Rechts S. 29. Er nennt dies Institut „gegenseitige Assekuranz von Schiff und Ladung gegen Seegefahr." Vgl. Goldschmidt in Zeitschr. f. H. XXXV. S. 81 fg., S. 85 fg.

[21]) Vgl. cap. 31.

[22]) Die Aufzählung der einzelnen Seerechte erfolgt nach der Klassifikation von Goldschmidt, Zeitschr. f. H. XXXV. S. 322 ff. System des Handelsr. S. 197 ff. — Vgl. auch Wagner §§ 3—12.

[23]) Consolat del Mar (Les costumes de la Mar) Cap. 50—56, 66, 67, 142, 150, 151, 187, 226, 239, 251. — Pard. II S. 49. Trav. T. III S. 50. —

Im Consulat findet sich meines Wissens keine Stelle, die für den Erfolg spräche, s. Heck S. 182. Zwar wird von Benecke und Emérigon die Statutierung desselben gefunden in Cap. 194 (bei Pard. II, S. 108).

Jedoch wird nie von einem Opfer gesprochen, sondern nur von einer vertragsmässigen Vergütung einer eventuellen Strandung. Es liegt also „grosse Haverei" im eigentlichen Sinne garnicht vor, sondern agermanament. Vgl. Goldschmidt in Zeitschr. f. H. XXXV. S. 336, Benecke IV S. 18 Emérigon I S. 601.

Bestimmungen geregelt.[23]) Über den Erfolg ist jedoch nichts gesagt.[24]) So sind wir lediglich auf die einzelnen Statutarrechte angewiesen.

a) Die Tabula Amalfitana.[25])

§ 5.

Dieses Seerecht von Amalfi enthält, gerade was die uns beschäftigende Frage angeht, einige interessante Kapitel: Cap. 54: Item se alcuno vascello . . . . per superveniente fortuna li fosse necessario jettare a mare, quello jettito si deve contribuire universalmente per tutte quelle persone, lequali hanno mercantie in lo vascello . . . per tutti li mercanti et per lo navilio . . . . et questo se intende, quando lo navilio, non si perde in tutto.

Cap. 55: Item se lo navilio si perdesse in tutto, li mercanti non piu sono tenuti escomputare, verum se lo navilio havesse fatto jettito essistente in le procelle et dietro (dato, deto, dese) in terra si recuperassero tutto o parte, quelle mercantie recuperate si deveno contribuire con cose jettate nel tempo del naufragio non tamen le cose che se perdono poi rutto lo navilio.

Zunächst ist zweifellos, dass die Stelle nicht von einem zwischen Opfer und Rettung statthabenden Kausalzusammenhang die Vergütung abhängig macht. Dagegen fragt es sich, ob nicht an den Zustand des Schiffes gewisse Anforderungen gestellt werden. Cap. 54 enthält die Vorschrift, dass zur Vergütung der geworfenen Waren heranzuziehen sind alle geretteten Vermögenswerte, nämlich Ladung und Schiff et questo se intende quando lo navilio non si perde in tutto. Diese Stelle allein betrachtet, lässt zwei gleichberechtigte Auslegungen zu:

1) Entweder man bezieht die citierten Worte auf die zuletzt erwähnte Beitragspflicht des Schiffes, dann kann nur gemeint sein, dass die Schuld eine dingliche ist.

---

[24]) Vgl. Heck S. 182 A. 4. Anm. 16. 17.

[25]) Tabula Amalfitana Cap. 26—28, 33, 37, 47—49, 54, 56. Trav. T. IV. S. 2 ff.

2. Oder aber man bezieht sie auf das ganze Kapitel, dann soll damit die teilweise Rettung des Schiffes als Voraussetzung der Kontribution festgesetzt werden.

Nur mit Hinzuziehung von Cap. 55 lässt sich das Princip erkennen. Der erste Satz macht durch seine Kürze die Auslegung schwer. Item se lo navilio si perdesse in tutto, li mercanti non piu sono tenuti escomputare. Hier ist nämlich aus dem vorigen Kapitel hinzuzudenken, dass ein Seewurf vorher stattgefunden hat. Aus dem sofort folgenden Falle, der, mit verum se lo navilio . . . . eingeleitet, den Gegensatz zu diesem ersten bilden soll, erhellt ferner, dass mit dem Untergang des Schiffes implicite zugleich der Untergang der nach dem Wurf noch übrig gebliebenen Waren gemeint ist. So sind denn im Cap. 55 folgende zwei Fälle behandelt:

1. Waren werden geworfen. Das Schiff, sowie die in ihm zurückgebliebenen Waren, die erhalten werden sollten, gehen zu Grunde. — Vergütung der geworfenen Waren findet nicht statt.

2. Waren werden geworfen. Das Schiff geht zu Grunde. Aber es werden aus dem Schiffbruch verschiedene Waren gerettet. — Von letzteren werden die geworfenen vergütet, nicht aber diejenigen Waren, welche bei dem Schiffbruch untergegangen sind: non tamen le cose che se perdono poi rutto lo navilio.[26])

Uebrigens ist es für unsere Auslegung ziemlich gleichgültig, ob man, wie Laband[27]) vorschlägt, „dietro" „nachher" liesst oder „dato (in terra)" „gestrandet" wie Heck[28]) will.

Jedenfalls würde die erste Lesart durch die zweite eine ganz treffende Erklärung finden. Der Text selbst ergänzt indessen dies mangelhaft erhaltene Wort, indem

---

[26]) Vgl. Ztschr. f. H. VII. S. 331 ff.

[27]) Vgl. Ztschr. f. H. VII, S. 331 ff.

[28]) Vgl. Heck S. 182. — „Es fehlt das Mittelglied zwischen der Erhaltung des Schiffes im Sturme und der Bergung der Güter am Lande. — Der Untergang des Schiffes bezw. die Strandung."

er am Schluss sagt, poi rutto lo navilio. Hierin liegt ja das scheinbar fehlende Moment[28]) des Falles.

Nach den unter 1 und 2 festgestellten Thatbeständen ergiebt sich, dass mit den Worten „se lo navilio si perdesse in tutto" die Dinglichkeit der Kontributionsschuld betont werden soll. Für das Erfordernis eines günstigen Erfolges der Rettungsmassregel bietet die Tabula Amalfitana keinen Anhalt.

b) Ordinamenta et consuetudo maris edita per consules civitatis Trani.[29])

§ 6.

Das Tranische Seerecht behandelt die Haverei recht eingehend. Für uns kommen besonders Cap. 1—4 in Betracht. Es ist jedoch nicht ganz leicht, das System in der hier enthaltenen Kasuistik zu erkennen. Es werden verschiedene Havereifälle aufgeführt. Kappen von Masten und Takelwerk, Plünderung durch Seeräuber, Seewurf und Strandung. Aber es erscheint zweifelhaft, ob eigentlich „grosse Haverei" vorliegt. Nur in Cap. 2 wird für das Opfer des Takelwerks besonders erfordert, dass dasselbe mit der Absicht der Rettung von Personen, Schiff und Ladung gebracht sein muss: per campare le persone, la mercantia et anche la nave, ebenso für den Wurf in Cap. 4: per meglio scampare . . . . . .

Als Voraussetzung der nach der Strandung stattfindenden Verteilung wird in Cap. 1 verlangt: „se la dicta nave non fosse partuta da poppa ad proda". „Wenn das Hinterteil des Schiffes vom Vorderteil nicht getrennt ist", d. h. wenn das Schiff nicht ganz zu Grunde geht. Dies soll jedoch nach Cap. 4 nur für gedeckte Schiffe[30]) gelten. — Indessen diese Bestimmung ist für uns ohne Bedeutung, denn die Strandung ist nicht in der Absicht

---

[29]) Ordin. et consuetudo maris edit. per consules civitatis Trani cap. 1—4, cap. 22, 23, 26. — Pard. V, S. 237 ff. Trav. T. IV, S. 522 ff.

[30]) Vgl. Pard. V, S. 237 Nr. 4.

geschehen, Schiff und Ladung vor dem völligen Untergang zu bewahren, sie ist also keine „absichtliche“ im technischen Sinne, sondern vielmehr eine rein zufällige: se alcuna nave . . . . gesse in terra per fortuna.

Begnügen wir uns damit zu konstatieren, dass, soweit ersichtlich, nach dem Seerecht von Trani die Kontribution von einem günstigen Erfolge der Rettungsmassregel nicht abhängt.

c) Constitutum usus von Pisa.[31])

§ 7.

Hier findet sich folgende Stelle:[31]) Jactus si factus fuerit cum supradicta concordia et postea navis perierit de avere navis quod remansit in navi quando icatus factus fuerit, si aliquis liberaverit, secundum quod avere, quod liberatum est in terra, ubi discaricari debet, vel ubi prius venditum est valuerit, eis qui iactaverunt, per libram conferat.

Es werden also Waren geworfen. Darauf (postea) geht das Schiff zu Grunde Einzelne von den nach dem Wurf im Schiff zurückgebliebenen Waren werden jedoch gerettet. Diese müssen zur Vergütung der geworfenen beitragen. Es fragt sich, welche Bedeutung den Worten: „postea navis perierit“ beizumessen ist. Liegt darin die Voraussetzung der zeitweiligen Erhaltung des Schiffes nach dem Wurf. Pardessus[32]) nimmt dies an, indem er subintelligiert une perte arrivée dans un autre accident postérieur.

Möglich ist dies schon, indessen sieht man die Notwendigkeit dieser Hypothese nicht ein. Unserer Auffassung nach haben diese Worte nur den Sinn des römischen „alio in loco“ . . . . . (S. 15). Der Ausdruck ist dem Wortlaut des ganzen Falles nach nur beschrei-

[31]) Constitutum usus von Pisa (1161) Rub. XIX, s. Pard. IV, S 569 fg.

[32]) Vgl. IV. S. 581. Anm. 4.

bender Natur: genetisch wird der Thatbestand entwickelt.

Das Constitutum usus enthält unseres Erachtens keine Bestimmung, welche die Annahme eines Erfolges rechtfertigen könnte. Mit dem Augenblick, wo das Opfer gebracht wird, tritt die Kontributionspflicht der verschonten Vermögensobjekte ein. [33])

In den Statutarrechten von Genua und Venedig findet sich unter den Bestimmungen über die grosse Haverei [34]) keine, die für den Erfolg spräche.

d) Statut von 1397 aus dem Kirchenstaat. [35])

§ 8.

Dieses setzt fest:

Et se il navilio et alcune de dicta mercantie fosse in tutto perdute . . . . non faccia varea uno con l'altro et se in tutto non fosse perdute ma fosse perdute in parte, all'hora la parte che non fosse perduta debbia fare varea . . . .

Wenn demnach das Schiff sowohl wie Ladung in einem Unfall ganz zu Grunde gehen, so soll keine Verteilung stattfinden. Wird aber irgend ein Objekt gerettet, so muss es kontribuieren. Mit anderen Worten: die Schuld ist dringlich. Übrigens beruht hier die Verteilung offenbar nicht auf einem in gemeinsamer Gefahr zum gemeinsamen Nutzen gebrachten Opfer, sondern auf der gemeinsamen Tragung von Seeschäden (S. 22 Anm. 20). Von einem „Erfolge" kann hier selbstverständlich nicht die Rede sein.

Von den Rechtsquellen, die in Spanien entstanden sind, kommen für unsere Frage nur in Betracht:

[33]) Vgl. Heck, S. 180 ff.

[34]) Genua Statutum Gazariae (1441) cap. 98, s. Pard. IV, S. 458 ff. Statut civil (1588) Lib. IV, cap. 16, s. Pard. IV, S. 526 ff.

Venedig Statut maritime (1255) CVII, CVIII, s. Pard. V. S. 52 ff.

[35]) Statut d'Urbin Rub. 25, 86, 87, s. Pard. V, S. 139. Statut von 1397 (Ausgabe von 1507 u. 1589), s. Pard. V, S. 199 ff.

b) Die Siete Partidas.[36])

§ 9.

Diese bestimmen in loi VI, dass, wenn ein Seewurf stattgefunden hat und „si ensuite le navire se brise par accident et qu'on puisse sauver quelques marchandises, qui sont tombées dans la mer", so findet Verteilung statt. Wir können uns nur wieder für dieselbe Auslegung entscheiden, wie wir sie bei dem häufig wiederkehrenden Spezialfall schon öfter gegeben haben (S 26, S. 15). Das spanische „despues" „ensuite" „nachher" trägt gleichfalls nur einen beschreibenden Charakter, enthält aber nicht eine gesetzliche Notwendigkeit. Dass gerade die Strandung erwähnt ist, scheint mir ohne Bedeutung zu sein.[37])

Demnach lässt sich auch für die Siete Partidas das Erfordernis eines günstigen Erfolges weder im weiteren noch im engeren Sinne (vgl. oben S. 4) nachweisen.

Damit haben wir die wichtigsten Quellen des rein romanischen Seerechtskreises geprüft.[38])

2. Der westfränkische Seerechtskreis.

§ 10.

In dem westfränkischen Kreise erlangten die sogen. Rooles d'Oléron allgemeine Geltung. Es finden sich in

---

[36]) Ordonnance maritime (1340) Cap. 27—31. s. Pard. V. S, 351. Fuero Real de 1255 Lib. IV Tit. XXIV Loi 1, 2. s. Pard. S. 15 ff. Siete Partidas (1266) Part. V Tit. IX. Loi III, IV, V, VI, VIII, XII. s. Pard. VI S. 45 ff. Ordonnance de Sevilla (1556) Cap. 36. s. Pard. VI S. 76 ff.

[37]) Vgl. dagegen Heck S. 181.

[38]) Noch zu erwähnen wäre: Statut de Marseille (1253—1255) III cap. 20, 30. s. Pard. IV S. 275.

Livre des Assises et des Usages du Royaume de Jérusalem Cap. XLII s. Pard. I S. 275, die an den citierten Stellen die Haverei regeln; sie enthalten jedoch keine Bestimmung, die für uns von Bedeutung sein könnte.

ihnen verschiedentlich Bestimmungen über die Haverei[39]); indessen ist keine für unsere Frage von Bedeutung.

3. Der rein germanische Seerechtskreis.

Das fast im ganzen Norden geltende Recht von Wisby[40]) enthält keine Vorschriften, die für den Erfolg sprächen. Von den zahlreichen Statutarrechten[41]) des germanischen Kreises gehen nur folgende auf unsere Frage ein:

[39]) Rooles d'Oléron Art. 8, 9, 35. s. Pard. I S. 323 ff., Trav. T. I S. 88 ff. II S. 209 fg. Einzelne Statutarrechte s. Wagner S. 71 ff.

[40]) Seerecht von Damme Art. 8, 9. s. Pard. I S. 371. Coutumes d'Amsterdam Art. 2, 20, 23. s. Pard. I S. 405. Seerecht von Wisby Art. 7, 11, 14, 22, 23, 41, 56, 60 s. Pard. I S. 463 Trav. T. IV S. 54 u. Ausgabe von Schlyter.

[41]) 1) Island, Jonsbog. Farmanna-log. Cap. X. s. Pard. III S. 67 ff.

2. Norwegen, Farmanna-log von Berghen (1274) Cap. VIII. s. Pard. III S. 22.

3. Schweden: a) Statut von Birca (1254) Cap. 19 § 6 § 10. s. Pard. III S. 111 ff. b) Stadtrecht von Wisby Cap. 10. 11. s. Pard. III S. 114 ff. Trav. T. IV S. 385 ff. c) Stadtz-lagh von Schweden Cap. XI s. Pard. III S. 125.

4. Dänemark, Danmarckis Watter-Raeth (1508). Cap. XI, XII, XIII. s. Pard. III S. 234 ff.

5. Hansa: a) Hamburg Statuten von 1270—1292, Art. 22. s. Pard. III S. 337 ff. Statut von 1306, Art. 4. s. Pard. III S. 347 ff. Codex von 1497, Art. 31—41. s. Pard. III S. 350 ff. b) Bremen, Seerecht (von Hamburg) XVII. s. Pard. III S. 317 ff. c) Lübeck, Codex von 1158, Art. 88. s. Pard. III S. 399 ff. Statut von 1299, Art. 24. s. Pard. III S. 404 ff. Extrait du 2 Code (Brokes) CXLV. s. Pard. III S. 415 ff.

6. Niederlande: Ordinancie IV, V. s. Pard. III S. 29 ff. Recht van Kampen, Goudsmit S. 306 ff.

7. Preussen: Danzig 1455 V. s. Pard. III S. 461 ff.

8. Russland: a) Statut von Riga (1270) CLXII. s. Pard. III S. 505 ff. b) Statut von Riga (Ölrichs) IV—VIII, XVIII, XXII. s. Pard. III S. 508 ff. Diese beiden Statuten gehören vielmehr zu den Hanseatischen Seerechtsquellen. Vgl. Wagner S. 75. c) Scra von Nowgorod 1, 2. s. Pard. III S. 529.

a) Das Stadtrecht von Wisby [41 (3b)].

§ 11.

Zunächst lässt sich sagen, dass in den nordischen Einzelrechten das Erfordernis eines Erfolges nirgends auch nur angedeutet wird. Vielmehr werden mit der Vollziehung des Opfers die verschonten Objekte kontributionspflichtig. So verordnet das Stadtrecht von Wisby [41 (3b)] in Cap. X § 4:

> „Comet oc en Scep up ene Grund oder vor ene Grund sines Undankes unde bedarf id lychtendes, lychtet man dat ut oder in sunder scaden, de Cost zal man gelden na Pundtalen, blivet oc det Skep beholden, so gelden Scep unde Gut na Marctalen."

Daraus ergiebt sich, dass die Erhaltung des Schiffes nicht Voraussetzung für die Kontribution ist.

Nicht anders ist No. XIII des dänischen Watter-Raeth [41. 4)] zu verstehen. Hier liegt derselbe Fall wie in l. 5 pr. D. XIV, 2 vor: ein Schiffbruch, aus dem einige Waren gerettet werden, die dann selbstverständlich nicht kontributionspflichtig sind; vielmehr chacun supporte personellement la perte qui lui est due [41. 4)]. Von dem Erfordernis der Erhaltung des Schiffes ist darin nichts gesagt.

b) Statut von Riga [41 (8b)].

§ 12.

Nur ein einziges Gesetz habe ich unter den nordischen Rechten finden können, welches strengere Bestimmungen aufstellt. Es ist dies ein Statut von Riga. Dort heisst es in Cap. IV:

> „So eyn Schip yn Noit kumpt und Gudt geworpen wert, kumpt dat Schip beholden fort myt dem andern Gude, dat Schip und dat Gudt, dat dar beholden wert, sall dat verloren Gudt gelden . . . ."

Pardessus übersetzt: le navire et les marchandises sauvés par le résultat de ce jet paieront les mar-

chandises perdues. Es wäre danach Kausalzusammenhang zwischen Opfer und Rettung, also Rettung von Schiff und Ladung durch den Wurf erforderlich. Diese Auslegung geht jedoch zu weit. — Es kommt auf das richtige Verständnis der Worte: „Kumpt dat Schip beholden fort . . . .“ an. Ihre Stellung lässt auf einen Bedingungssatz schliessen und zwar bedingen sie den folgendenSatz: dat Schip und dat Gudt . . . . sall gelden“, nur zu diesem Zweck sind sie eingefügt. Sie bilden mithin nicht bloss ein Moment des genetisch entwickelten Thatbestandes.[42])

Im Rigaer Recht wird also zwar das Erfordernis des Kausalzusammenhanges zurückgewiesen, wohl aber: „Die Rettung von Schiff und Ladung nach dem Wurf“ als Voraussetzung der Havereivergütung statuiert.

Alle wichtigeren Rechte des Mittelalters sind nunmehr wohl in Betracht gezogen. Wenn wir im Besonderen noch erwägen, dass die drei grossen Seerechtsbücher, das Consolat del mar, die Rooles d'Oléron und das Seerecht von Wisby unser Erfordernis auch nicht im geringsten andeuten, so wird sich kurz sagen lassen, dass das Mittelalter die Erfolgstheorie nicht kennt. Jedenfalls erhellt solche nicht. Unzulässig ist es, in den Quellen, die sich garnicht über sie äussern, eine stillschweigende Anerkennung derselben finden zu wollen. Das Erfordernis des „Erfolges“ lässt sich nicht subintelligieren.[42a])

C. Die Neuzeit.

Von den Rechts- und Gesetzbüchern der Neuzeit wollen wir hier nur diejenigen betrachten, die gleichfalls der Geschichte angehören. Die modernen Handelsgesetzbücher, also das jetzt wirklich geltende Recht, sollen den Hauptgegenstand unseres zweiten rechtsvergleichenden Teiles bilden.

---

[42]) Vgl. später S. 42 ff. Statut von 1672, wo dieselbe Bestimmung noch deutlicher sich findet.

[42a]) Anders Tecklenborg S. 177 ff. Vgl. auch später § 40 ff.

1. Die Länder der südlichen Hälfte Europas.

Zunächst ist es Frankreich, das in der neuen Zeit durch grössere Kodifikationen einen entscheidenden Einfluss auf die Fortentwickelung des Seerechts ausübt. Und gerade für unsere Frage ist die französische Gesetzgebung von besonderer Wichtigkeit.

a) Der Guidon de la Meer.[43])

§ 13.

Der Guidon giebt uns in No. 28 und 29[44]) seines fünften Kapitels eine sehr verworrene Kasuistik. Es ist ungemein schwierig, das Prinzip seiner Entscheidungen herauszufinden; und doch sind diese Stellen gerade für

---

[43]) Guidon de la Meer cap. 5 No. 28, 29 — s. Pard. II S. 377 ff. — Privatarbeit, entstanden gegen Ende des 16 Jahrhunderts. Vgl. Wagner S. 79.

[44]) 28. Si pour soulager le navire trop chargé entrant au port et rade fascheuse il convient de descharger portion des marchandises en des barques et que les barques et les marchandises descendues en icelles se perdissent, elles seront aussi bien avarie comme le fret d'icelles. Au contraire si les barques arrivent à sauvement et le navire périt, la marchandise des dites barques sauvées ne contribuera, car ce qui est mis ès barques est au lieu de fret qu'il eust convenu faire, lequel ne vient point en contribution si le navire n'est sauvé, c'est-à-dire, ce qui est jetté et le navire soit perdu, on ne contribuera et ne sera avarie car il n'ya avec qui contribuer. Si après le jet la chose jettée est recouverte, elle ne contribue point, ains est restituée au propriétaire payant le sauvetage non plus que ce qui est jetté ou mis aux barques sauvées le navire estant, perdu. 29. Mais si le navire estant enfondré en un hable ou havre et que pour le relever fût nécessaire faire jet de marchandises et qu'après estre levé suivant sa route il fust submergé et qu'au cours des marchands entremissent des plongeurs pour retirer le plus qu'on pourrait des marchandises, ce qui est retiré par les plongeurs contribuera au jet susdit, mais si longtemps il y aurait eu autre jet en pleine mer ce qui est retiré par les plongeurs ne contribuera. La raison de la diversité est, qu'au premier cas le jet est pour relever le navire enfondré, au second combien que le jet soit fait pour éviter plus grande tourmente toutes fois il ne semble avoir esté fait pour la salvation puisque le navire longtemps après à esté perdu.

uns interessant. — No. 28 enthält die beiden Fälle der l. 4 pr. D. XIV, 2 (S. 10 ff.) und entscheidet sie in gleicher Weise. Nur die Begründung ist eigentümlich verwickelt. Jedenfalls kann man aus den Worten: „ce qui est jetté et le navire soit perdu, on ne contribuera“ nicht ohne weiteres folgern, dass die Erhaltung des Schiffes nach dem Wurf erforderlich ist; denn aus den darauf folgenden Worten: „et ne sera avarie car il n'y a avec qui contribuer“ erkennt man, dass der Gesetzgeber mit „le navire soit perdu“ den Untergang des Schiffes mit allen nach dem Wurf noch übrig gebliebenen Waren gemeint hat. Sonst liesse es sich kaum rechtfertigen zu sagen: „il n'y a avec qui contribuer!“ Es liegt hier offenbar eine etwas oberflächliche Wiedergabe des römischen Satzes: quia iactus in tributum salva nave venit vor. (S. 10 ff.)

In No. 29 [44]) finden wir Reminiscenzen an l. 4 § 1 D. XIV, 2 (S. 13 ff.). — Der Guidon bespricht hier zwei gesonderte Fälle:

1. Ein Wurf wird vorgenommen, um das Schiff flott zu machen. Das Schiff wird flott. Im weiteren Verlauf der Reise geht es unter. Jedoch werden aus dem Schiffbruch einzelne Gegenstände durch Taucher gerettet Die Entscheidung geht dahin, dass die geworfenen Waren zu vergüten sind durch die so geretteten. — Pardessus [45]) lasst den Thatbestand des Falles so auf: Le navire est échoué, on fait jet pour l'alléger; on parvient à le dégager et il reprend sa route dans la quelle il périt: les objets de ce premier jet qu'on pourra pêcher contribueront.

Es wäre dies eine sonderbare Havereivergütung! Es unterliegt auch gar keinem Zweifel, dass der Guidon die bei dem Untergang des Schiffes noch geretteten Waren für kontributionspflichtig erklärt, nicht aber, wie Pardessus fälschlich annimmt, die geworfenen Waren, die etwa geborgen werden konnten. Lassen die Worte:

[45]) Vgl. Pard. II S. 394 Anm. 2.

„ce qui est retiré . . . . contribuera au jet susdit“ wohl eine andere Erklärung zu?

2. Im zweiten vom Guidon behandelten Fall fragt es sich, welchen Sinn die in Fall 1 wie 2 gleichlautenden Worte: „ce qui est retiré par les plongeurs“ haben. Pardessus [45]) bezieht sie für 1, wie wir es schon zurückgewiesen haben, auf den Seewurf; für 2 giebt er dieselbe Erklärung und bezieht sie wieder auf den dort subintelligierten Wurf. Ich möchte sie auch hier wieder so verstehen, dass damit vielmehr Waren gemeint sind, die vom Taucher beim Untergang des Schiffes gerettet werden. Demnach ergiebt sich folgender Thatbestand:

Ein Wurf wird vorgenommen auf hoher See (pour éviter plus grande tourmente). Lange nachher geht das Schiff unter. Es werden jedoch Waren gerettet. — Hier wird entschieden, dass keine Kontribution statthaft ist.

Fall 1 und 2 sehen sich im Grunde genommen sehr ähnlich. Dennoch sind die Entscheidungen verschieden. Die Begründung dafür wird uns das vom Guidon befolgte Prinzip ergeben. Im zweiten Falle findet keine Vergütung statt, denn der Zweck des Wurfes war zwar „die Vermeidung einer grösseren Not“, „pour eviter plus grande tourmente“; aber er kann nicht als erreicht gelten, oder vielmehr der Wurf kann nicht angesehen werden als vorgenommen zur Errettung des Schiffes, und zwar darum nicht, weil das Schiff schliesslich doch zu Grunde gegangen ist — puisque le navire longtemps après a été perdu. Dagegen findet im ersten Falle Vergütung statt, denn hier geschah der Wurf „pour relever le navire enfondré“, so sagt der Guidon; aber darin liegt eigentlich noch nicht die Begründung; vielmehr muss man gemäss Fall 2 hinzuergänzen: und „das Schiff in Wirklichkeit flott geworden ist“. Also wird die Zulassung der Kontribution im ersten Falle dadurch gerechtfertigt, dass der Absicht, das Schiff flott zu machen, das wirkliche „flott werden“ gefolgt ist. Ob man mit der Logik und der Konsequenz des Guidon übereinstimmen kann, kümmert hier wenig,

wo es sich bloss darum handelt, das Prinzip, das er befolgt, festzustellen.

Der Guidon sieht demgemäss als Opfer nur dasjenige an, welches sich als solches charakterisiert durch das seinem Zweck entsprechende Resultat. Als Voraussetzung der Havereivergütung ist also anzusehen: die Rettung durch den Wurf.

Somit begegnen wir zum ersten Male dem Erfordernisse des „Kausalzusammenhanges".

b) Die Ordonnance de la Marine (1681).

§ 14.

Bedeutend wichtiger und einflussreicher, als der Guidon, aber doch aus ihm schöpfend und zum Teil auf ihm fussend, ist die Ordonnance de la Marine von 1681.[46]) Sie macht die Havereiverteilung ganz zweifellos von der Rettung des Schiffes abhängig. Art. XV:[47]) Si le jet ne sauve le navire . . . . Art. XVI:[47]) Si le navire ayant été sauvé . . . . Es muss die Rettung wirklich einmal, wenn auch nur auf kurze Zeit, haben konstatiert werden können. Die Folge davon ist, dass, wenn das Schiff trotz des Wurfes sofort nach demselben zu Grunde geht, aber dennoch Waren aus dem Schiffbruch gerettet werden, diese nicht kontributionspflichtig sind.[48]) Unter „Rettung" ist nun nicht etwa eine blosse Erleichterung des Schiffes zu verstehen, denn diese wird ja offenbar immer nach einem Wurf eintreten. Darauf macht Valin ausdrücklich

[46]) Ordonnance touchant la Marine du Mais d'Août de 1681. Livre III, Tit. VII, VIII, Art. XV, XVI, XVII. s. Pard. IV S. 380ff.

[47]) Art. XV: Si le jet ne sauve le navire, il n'y aura lieu à aucune contribution et les marchandises qui pourront être sauvées du naufrage ne seront point tenues du payement ni du dédommagement de celles qui auront été jetées on endommagées. Art. XVI: Si le navire ayant été sauvé par le jet et continuant sa route vient à se perdre les effets sauvés du naufrage contribueront au jet sur le pied de leur valeur en l'état qu'ils se trouveront, déduction faite des frais du sauvement. Art. XVII siehe im Text.

aufmerksam: dans l'idée de l'article (XVI.) le navire doit effectivement avoir été sauvé par le le jet . . . .[49])

Wann man ein Schiff als gerettet wird betrachten können, drückt die Ordonnance nur indirekt in Art. XVI mit den Worten aus: en continuant sa route. Also wenn das Schiff seine Reise fortgesetzt hat, ist es als gerettet zu betrachten. Jedoch mit dieser Bestimmung begnügen sich die Kommentatoren nicht. Indem sie die Gefahr, die den Wurf veranlasste, besonders in Betracht ziehen, erklären sie, dass das Schiff diese überdauert haben muss. Soll also trotz des Unterganges des Schiffes Vergütung der geworfenen Waren zulässig sein, so muss das Schiff in einer anderen Gefahr, als der, welche den Wurf veranlasste, zu Grunde gegangen sein. Diese Ansicht vertritt Pothier[50]), wenn er sagt: Il importe donc beaucoup de savoir, si c'est dans la même tempête, pour laquelle le jet a été fait que le navire a péri, ou si c'est dans une autre tempête. Valin[51]) stimmt ihm bei: eine blosse „interruption" oder „diminution de la tempête" genügt nicht. Auch Emérigon[52]) teilt diese Auffassung, betont aber zugleich wohl mehr auf Grund des römischen Rechts, dass der Schiffbruch an einem anderen Orte stattfinden muss, als der Wurf.

Dieses Prinzip „der zeitweiligen Erhaltung des Schiffes" findet einen neuen Ausdruck in Art. XVII, der besonders im Hinblick auf spätere Ausführungen (S. 54ff.) nähere Berücksichtigung verdient.

Art. XVII: Les effets jetés ne contribueront en aucun cas au payement des dommages arrivés depuis le jet aux marchandises sauvées — ni les marchandises au payement du vaisseau perdu ou brisé.

---

[48]) Vgl. Emérigon I S. 616.
[49]) Vgl. Valin S. 205.
[50]) Vgl. Pothier V S. 329.
[51]) Vgl. S. 205 fg.
[52]) Vgl. S. 616, 617.

Valin, Pothier und Emérigon sind über die Interpretation einig.[53]) Es soll verfügt werden, dass geworfene Waren, also geopferte Interessen, niemals zu vergüten haben später nach dem Opfer eintretende Unfälle, niemals: „en aucun cas“ d. h. ob sie zu Grunde gehen oder etwa zufällig geborgen werden sollten.[54])

Wenig damit zusammenhängend wird der letzte Satz beigefügt: ni les marchandises au payement du vaisseau perdu ou brisé. Es sind Waren gemeint, die bei einem Schiffbruch gerettet werden. Diese haben natürlich nicht zur Vergütung des untergegangenen Schiffes beizutragen, weil hier ja kein Opfer gebracht ist. Also ist der dem Art. XVII zu Grunde liegende gemeinsame Gedanke: Nur die wirklich verschonten vergüten die wirklich geopferten Interessen.

Zu dieser Auslegung kann man jedoch nur gelangen, wenn man bei Art. XVII voraussetzt, dass der Wurf das Schiff rettet, dieses dann aber im Verlauf der Reise einen Schiffbruch erleidet, wobei einzelne Waren gerettet werden.[55]) Insofern erhalten wir indirekt ein neues Beispiel zu dem Erfordernis der Erhaltung des Schiffes. Jedoch bedarf dieses noch einer höchst wichtigen Ergänzung. Die Ordonnance lässt eine Kontribution nur zu, wenn zwischen der Erhaltung des Schiffes und dem Wurf Kausalzusammenhang vorhanden ist.

Art. XV: Si le jet ne sauve le navire . . .

Art. XVI: Si le navire ayant été sauvé par le jet.

Valin resümiert den Art. XV kurz so: „Il faut que le jet ait opéré“. Die Worte des Gesetzes können keinen Zweifel lassen. Die Konsequenzen, die sich daraus

---

[53]) Vgl. Valin S. 205ff.; Pothier S. 334ff.; Emérigon S. 618, 619.

[54]) Vgl. Valin am citierten Orte.

[55]) Vgl. Pothier: Il faut supposer dans l'espèce de cet article qu'après que le jet a sauvé le navire et les marchandises qui y étaient restées, ce navire en continuant sa route, par un autre accident survenu, a fait naufrage ou est échoué, dans cette espèce cet article décide que . . . . . .

ergeben müssen, sind denn auch in ihrer ganzen Strenge gezogen worden von Emérigon in einer „Sentence arbitrale", die sich der vollen Billigung von Valin und Pothier zu erfreuen hatte. [56])

Der Fall, den Emérigon zu entscheiden hatte, war kurz folgender: Ein französisches Schiff wird von einem englischen Kreuzer verfolgt. Um ihm zu entgehen, wirft der Kapitän Waren. Jedoch das Schiff wird genommen. Bald darauf gelingt es dem Kapitän und der Mannschaft, sich wieder frei zu machen. Das Schiff kommt wirklich mit den verschont gebliebenen Waren an. — Die Vergütung der geworfenen Waren wurde versagt wegen Mangels der nötigen Voraussetzungen; denn die Rettung war nicht dem Seewurf, sondern der Tapferkeit der Seeleute zu verdanken.

Nach diesen Betrachtungen lässt sich also kurz sagen, dass die Ordonnance die Verteilung der grossen Haverei zulässt, sobald eingetreten ist „zeitweilige Rettung des Schiffes durch den Wurf".

c) Die Ordonnanz von Bilbao.[57])

§ 15.

Ausser Frankreich kommt für uns unter den Ländern der südlichen Hälfte Europas[58]) nur noch Spanien mit einer Kodifikation in Betracht, die sich anlehnt an die

---

[56]) Emérigon und Duquesnay in der „Sentence arbitrale" vom 13. II. 1748: „Le capitaine Pierre Arnaux pour alléger son navire et fuir le Corsaire anglais qui le poursuivait, avait jeté à la mer ses canons, divers agrès et 100 couffes ris de sa cargaison. Il fut pris. Six jours après il secoua le joug, se rendit maître de la Pinque et la conduisit en Corse". So Emérigon S. 616. Vgl dazu Valin S. 205 ff.; Pothier S. 328 ff.

[57]) Ordonnanz von Bilbao Cap. XX Art. 14, 16. s. Novisima Recapilacion de las Leyes d'España V. Paris 1846. Franz. Übersetzung in St. Joseph, Concordance entre les codes de commerce étrangers et le c. d. c. français — S. 90. Engl. Übersetzung in Magens II. S. 398, 399.

[58]) Vgl. Wagner S. 79 ff.

soeben behandelte Ordonnance de la Marine. Es ist dies die revidierte Ordonnanz von Bilbao[57]) vom Jahre 1737. Sie hat nicht bloss lange Zeit in Spanien, sondern auch in Süd- und Mittelamerika bis fast auf unsere Tage gegolten. Sie bietet gerade für unsere Frage manches Interessante.

Die Vergütung geworfener Gegenstände ist nach Art. XVI unabhängig von dem Eintritt eines irgend wie besonders charakterisierten Erfolges. Sie hat vielmehr statt, sobald das Opfer gebracht ist. Dies lässt sich wenigstens unmittelbar aus dem in Art. XVI behandelten Falle folgern. Es wird hier angenommen, dass Waren im Sturm geworfen werden, das Schiff jedoch darauf strandet, wobei es gelingt, einen Teil der Ladung zu bergen. Diese geborgenen Waren werden für kontributionspflichtig erklärt. Es fragt sich, ob die Strandung hier nur als besonderes Beispiel für den Untergang des Schiffes im allgemeinen erwähnt wird, oder aber ob die Bestimmung nur bei nachfolgender Strandung gelten soll? Ich muss mich für die erstere Annahme entscheiden. Denn wenn darum gerade bei nachfolgender Strandung die Verteilung eintreten soll, weil bei dieser die Rettung der im Schiff zurückgebliebenen verschonten Waren wahrscheinlicher ist, und somit die Ungleichheit des Zustandes, in den die verschonten einer-, die geopferten Interessen andererseits versetzt sind, klar zu Tage tritt, so wird man doch dies bei allen möglichen Fällen des später trotz des Opfers stattfindenden Unterganges des Schiffes behaupten können, sobald eben Waren aus dem Schiffbruch gerettet werden.

Besondere Berücksichtigung verdient indessen der Fall der Ableichterung, Art. XV: if both vessels are lost and afterwards some of the merchandize that remained in the ship be recovered, it is also ordained that the loss of those which perished in the said boat, shall not be made good out of these, because the intention for which the translation was made, was not obtained.

Wenn auch mit dieser letzten Begründung keineswegs das Erfordernis des Kausalzusammenhanges aufgestellt werden soll, so lässt sich doch für den Fall der Ableichterung nicht leugnen, dass von der Erhaltung des Hauptschiffes die Vergütung der in den Leichterfahrzeugen untergegangenen Waren abhängig ist.

Abgesehen von diesem Specialfall vertritt jedoch die Ordonnanz von Bilbao den Standpunkt, dass mit Vollziehung des Opfers die Beitragspflicht der verschonten Interessen entsteht.

2. Die Länder der nördlichen Hälfte Europas.

Unter den zahlreichen Seegesetzen, die im Norden Europas[59]) ergangen sind, beschäftigen sich verhältnismässig nur wenige gerade mit unserer Frage.

[59]) Besonders hervorzuheben sind:

1. Niederland: Ordonnanz von Philipp II. von 1563 Tit. IV 4—9 — s. Pard. IV S. 64 ff. De keur van 28. I. 1721 (Rotterdam) — s. Goudsmit S. 430. De keur van 29. VI. 1775 — s. Gondsmit S. 466

2. Scandinavien: a) Dänemark, Code maritime de Frédéric II (1561) Cap. 1 — s. Pard III S. 241 ff. Danske lov (Christian V. 1683) Buch IV cap. IV 10—14, 15—17 s. Pard. III S. 268 ff. b) Schweden. Seerecht von Karl XI. von 1667 Teil V cap. 10—13 — s. Pard. III S. 134 ff. Spätere Gesetze s. Flintberg, Schwedisches Seerecht, deutsch von Hagemeister S. 305—312, S. 315—317.

3. Deutschland: a) Hansa (Liga), Recess von 1614 („der ehrsamen Hansestädte Schiffsordnung und Seerechte") Tit. VIII cap. 1 ff. s. Pard. II S. 528 ff. Hamburg, Statut von 1603 Tit. XVI — s. Pard. III S. 363 ff. Hamburger Assesuranz- und Havereiordnung (1731) — Tit. XII s. Samml. der Hamburger Gesetze und Verfassungen I Teil. Gedruckt und verlegt von Piscator, Hamburg 1765. Lübeck, Revidiertes lübisches Recht von 1586 Buch VI Tit. II — s. Pard. III S. 441 ff. Riga: Statut von Riga (1672) Tit. IV — s. Pard. III S. 515 ff. b. Preussen: Preuss. Codex von 1620. lib. IV Tit. XIX Art. II — s. Pard. III S. 479 ff.; Preuss. Seerecht von 1727 Cap. VIII art. 23; Assekuranz- u. Havereiordnung von 1766, Abschn. 27—28 §§ 219, 242, 243, s. Novum Corpus Constitutionum Prussico-Brandenburgensium IV S. 124. A L. R. II. 8 §§ 1766—1933. c) Schwedisch-Pommern, Seerecht von 1805 V, Cap. 10 ff., s. Sonnenschmidt I S. 128 ff.

4 Russland: Ordnung der Handelsschifffahrt von 1781, XII Hauptstück.

a) Die Niederlande.

§ 16.

Hier findet sich in De keur van Rotterdam von 1721 [59.1]) ebenso wie in De keur van Dordrecht aus dem Jahre 1775 [59.1]) die Rettung des Schiffes als Voraussetzung für die Havereiverteilung ausgesprochen. Indien .... het schip vergaat, heeft geen omslag tot vergoeding plaats. Jedoch ist nur die zeitweilige Errettung gemeint. Denn, geht das Schiff unter later, ten gevolge van een nieuw ongeval, so bleiben die dabei geretteten Güter beitragspflichtig. Kausalzusammenhang zwischen Opfer und Rettung ist jedoch nicht erforderlich. Es wird also nur verlangt: „zeitweilige Rettung des Schiffes nach dem Opfer".

b) Schweden.

§ 17.

Von grosser Bedeutung für die Entwickelung des schwedischen Seerechts ist der Codex von Karl XI. aus dem Jahre 1667.[59.2b]) Welchen Standpunkt er bezüglich des Erfolges vertritt, lässt sich nur aus folgender Stelle erkennen: Un navire peut se briser dans le voyage, après que le jet a été fait, alors les choses sauvées .... devront supporter leur part de contribution. [60]) Ähnlich lautet eine Stelle in der späteren Havereiordnung von 1750: „Wenn nun ein Schiff auf derselben Reise, nachdem schon etwas über Bord geworfen worden, untergeht, und etwas, es sei Gut oder Gerätschaft, geborgen wird, so geht solches nach Abzug des Bergelohns zur Ersetzung des über Bord geworfenen ...." [61]) Es ist also genau die Vorschrift des Codex von 1667 hier aufgenommen worden. Da nun nach diesem, wie die oben citierte Stelle zeigt, der Untergang des Schiffes nach dem Wurf ohne Bedeutung für den Eintritt der Kontribution ist,

---

[60]) s. Cap. XIII § 4.

[61]) s. Hagemeister S. 316.

so wird man sagen müssen, dass nach schwedischem Rechte im 18. und 17. Jahrhundert die Havereischuld für jeden verschonten Gegenstand ins Leben tritt mit Vollziehung des Opfers und erst erlischt mit seinem Untergang. Man könnte dies auch so formulieren: Teilweise Rettung von Schiff oder Ladung nach dem Wurf zieht eine Kontribution nach sich.

c) Die Hansa.

§ 18.

Einen anderen Standpunkt scheint zu vertreten der Recess der hanseatischen Liga von 1614[59.(3a).] In Cap. 1 des achten Titels heisst es:

> „Ist ein Schiff in Wassers Not, also dass man Güter auswerfen muss, solcher Schade der geworffenen Güter gehet über Schiff und Gutt, welches im Schiff erhalten wird . . . .“

Es ist schwer und vielleicht auch einigermassen gewagt, aus einer so vereinzelten Bestimmung, die noch dazu offenbar ganz nebensächlich in einem Relativsatz angefügt wird, ein allgemeines Prinzip herzuleiten. Andererseits kann sehr wohl aus einer leicht hingeworfenen Bemerkung die Anschauung des Gesetzgebers erhellen. Ich glaube, dass im vorliegenden Falle zum mindesten gesagt sein soll, dass eine Erhaltung des Schiffes, wenn auch nicht infolge des Wurfes, eintreten muss. Ob zu gleicher Zeit die Rettung eines Teiles der Ladung notwendig ist, wird nicht ausdrücklich bestimmt, ist mithin wohl auch nicht anzunehmen. Jedenfalls ist die Ladung, wenn sie allein gerettet wird, nicht beitragspflichtig, denn es kontribuiert nur „das Gutt, welches im Schiff erhalten wird“.

Sonach ist Voraussetzung der Havereivergütung die Erhaltung des Schiffes nach dem Wurf.

Eine ganz eigenartige Vorschrift enthält ein Statut von Riga aus dem Jahre 1672,[59.(3a)] welches auch zu den

hanseatischen Seerechtsquellen zu rechnen ist[41.(8)] (S. 29.) Daselbst heisst es in No. III des IV. Teils:

> „So ein Schiff Noth halber, was Noth es sei, Guht würfe und käme das Schiff mit dem anderen behalten in den Haven, so soll das behaltene Schiff und Guht das verlohrene bezahlen."

Der erste Satz enthält die Voraussetzungen der Havereikontribution. Sie werden in zwei scharf getrennten Bedingungssätzen gegeben. Die erste Bedingung ist: es muss in der Not das Opfer gebracht werden. Die zweite: es muss Rettung erfolgen, d. h. vielmehr nachfolgen, denn Kausalzusammenhang wird nicht verlangt. Jedoch bedarf der Begriff der „Rettung" noch der näheren Präcision. Legen wir die Gesetzesworte strikt aus, so wird verlangt, dass sowohl Schiff wie Ladung erhalten bleiben, und zwar nicht, wie wir es bisher in vielen Rechtsbüchern fanden, zeitweilig, sondern endgültig, d. h. Schiff und Ladung müssen wohlbehalten in den Bestimmungshafen einlaufen. Wie will man sonst die Worte: „käme das Schiff . . . . wohlbehalten in den Haven", anders verstehen? Man könnte ja zunächst glauben, sie dienten nur dazu, um die Schuld als eine dingliche zu charakterisieren; aber dies ist kaum möglich, denn es wären dann offenbar viele Fälle ausser Acht gelassen, in denen trotz der Dinglichkeit der Schuld auch bei nicht glücklicher Ankunft des Schiffes mit den Waren immerhin Verteilung statthaben müsste. Diese Erklärung ist unzulässig. Es fragt sich, was unter „Haven" zu verstehen ist? Ich glaube, es ist der Bestimmungshafen oder doch sicherlich der Löschungshafen gemeint, d. h. derjenige, wo die Gemeinschaft von Schiff und Ladung endgültig aufgehoben wird. Gegen die Annahme eines blossen Nothafens spricht der bestimmte Artikel. — Derselben Ansicht scheint Pardessus zu sein, welcher die Stelle übersetzt: et que le navire arrive avec le reste à bon port . . . .

Somit ist nach diesem Rigaschen Statut für den Eintritt der Kontribution erforderlich: Endgültige Rettung von Schiff und Ladung nach dem Opfer.

Hatten wir bisher in den hanseatischen Gesetzen nur den Erfolg im weiteren Sinne vertreten gefunden, so zeigt doch schon die hamburger Assekuranz- und Havereiordnung von 1731 den Einfluss der Ordonnance.

Tit. XXII Art. 9 u. 10 lauten daselbst: Art. 9. „Wenn durch Werfung das Schiff bey Ungewitter, oder da es seinem Feinde zu entrinnen suchet, nicht salviret wird, sondern dennoch bliebe oder genommen würde, so hat die Havery keine statt, sondern was an Gütern und Waren aus dem Schiffbruch oder des Feindes Gewalt errettet wird, das bleibet demjenigen, dem es zugehört und darf zu den verlorenen oder andern Gütern nichts beytragen."

Art. 10. „Begäbe es sich, dass ein Schiff, welches vorher einige Güter geworfen und dadurch sich salviret hätte oder den Feinden entgangen wäre, nachgehends auf derselben Reise durch einen anderen Unglücksfall zerscheiterte oder genommen würde, so sollen diejenigen Güter, die aus solchem letzteren Unfall geborgen oder gerettet werden, den Schaden der erst geworfenen Güter mittragen . . . ."

Ganz unzweifelhaft wird hier Erfolg im engeren Sinne verlangt, d. h. Rettung durch das Opfer: so in Art. 9: „Wenn durch Werfung das Schiff", in Art. 10: „ . . . . ein Schiff, welches vorher einige Güter geworfen und dadurch sich salviret hat . . . ." Aus denselben Stellen geht hervor, dass nur das Schiff erhalten sein muss, falls Kontribution zulässig sein soll. Das Prinzip der hamburger Assekuranz- und Havereiordnung ist also, die Vergütung abhängig zu machen von der Errettung des Schiffes durch das Opfer.

d) Preussen.

§ 19.

Die preussischen Gesetzbücher [59. (31)] haben die Frage vom Erfolge zum Teil recht eingehend erörtert.

In dem Seerecht von 1727 [59. (3b)] wird der Begriff der Haverei definiert und zwar so, dass in genetischer Entwickelung die einzelnen Elemente aufgezählt werden, deren Vorhandensein erforderlich ist, um die Kontribution zu rechtfertigen. Nachdem das Gesetz genannt hat: 1) Opfer von Schiff oder Ladung, in gemeinsamer Gefahr gebracht, 2) die Absicht der gemeinsamen Rettung, fährt es fort: 3) „dieser Endzweck (Rettung des Schiffes und der übrigen Güter) dadurch würcklich ganz oder zum Theil erreicht würde".[62])

Dadurch, dass hier das Erfordernis des Erfolges in der allgemeinen Definition der grossen Haverei aufgenommen ist, gewinnt die Vorschrift Bedeutung für sämtliche Havereifälle und ist nicht bloss, wie wir es sonst wohl gefunden haben, auf den Wurf beschränkt. — Das Gesetz verlangt ganz zweifellos Kausalzusammenhang zwischen Opfer und Rettung. Fraglich kann es nur erscheinen, ob Rettung von „Schiff oder Ladung" oder Rettung von „Schiff und Ladung" erfordert wird.

Unter No. 2 heisst es. „. . . . in der Absicht, um dadurch das Schiff und die übrigen Güter zum Besten der Eigenthümer zu retten und zu erhalten." Darauf heisst es unter No. 3: „Dieser Endzweck . . . . erreicht würde". Da das „dieser" sich direkt auf die unter 2 näher ausgeführte Absicht bezieht, so ist es unzweifelhaft, dass die Rettung von Schiff und Ladung gemeint ist.

Somit ergiebt sich für dieses Seerecht als Voraussetzung der Havereivergütung: „Die teilweise Rettung von Schiff und Ladung durch das Opfer".

In der Assekuranz und Havereiordnung von 1766 [59. (3b)] wird gleichfalls Kausalzusammenhang erfordert. So verfügt § 242: „Wird durch die Werfung das Schiff nicht gerettet . . . . so hat keine Vergütung statt . . . ." Ferner § 243: „Wird ein durch Werfung gerettetes und erhaltenes Schiff . . . ."

---

[62]) s. Cap. VIII Art. 23.

Aber so scharf, wie sie das Seerecht von 1727 aussprach, finden wir diese Theorie schon darum hier nicht vertreten, weil sie bloss auf den Wurf sich bezieht. Ausserdem differiert die Auffassung des Gesetzes von 1766 mit der des früheren in Bezug auf die Frage, worauf sich die Rettung zu erstrecken hat. Darüber belehrt uns § 219:

„Begebenheiten und Zufälle, die zwar über Bord geworfene Güter angehen, aber doch nicht zur grossen Haverei gehören: . . . . 4) Wenn das Schiff untergeht oder weggenommen wird . . . .“

und besonders § 243:

„Wenn ein durch Werfung gerettetes . . . . Schiff nachgehends auf der ferneren Reise aufgebracht . . . . würde, so sollen die befreiten und geretteten Güter . . . . zur Vergütung der geworfenen beitragen . . . . .“

Es erhellt daraus, dass das Gesetz nur verlangt, dass das Schiff eine Zeit lang nach dem Opfer erhalten bleiben muss, d. h. es muss wenigstens die Reise fortgesetzt haben. Prinzip der Havereiordnung ist also, dass Havereivergütung statt hat, sobald eingetreten ist: zeitweilige Rettung des Schiffes durch den Wurf.

Was das Erfordernis des Kausalzusammenhanges anlangt, so steht endlich auch das preussische Landrecht[59. (3b)] vollkommen auf dem Standpunkt der beiden älteren Gesetzbücher. Dasselbe gilt ganz allgemein für sämmtliche Havereifälle nicht bloss für den Wurf.[63]) Das Landrecht weicht jedoch von den früheren Rechten ab, indem es statuiert, dass es weder auf das Quantum noch auf den Gegenstand der Rettung ankomme. So verfügt § 1793: „Wird hingegen ein Teil der Ladung geborgen, oder freigegeben, so müssen dessen Eigenthümer davon zu der bei den vorigen Unglücksfällen entstandenen grossen Haverei ebenso beitragen, als ob der neue Unglücksfall sich nicht ereignet hätte“ Danach ist jeder gerettete Gegenstand kontributionspflichtig. Die Schuld

[63]) S. §§ 1790, 1791, 1792.

ist rein dinglich sowohl für das Schiff wie für die Ladung.[63])

Somit ist nach dem preussischen Landrecht Voraussetzung der Havereiverteilung: „die teilweise Rettung von Schiff oder Ladung durch das Opfer".

e) Schwedisch-Pommern.

§ 20.

Endlich bleibt noch das schwedisch-pommersche Seerecht von 1805[59.(3c)] zu erwähnen. Dasselbe ordnet als Voraussetzung der Kontribution an, dass „das Schiff die Seenot, um derenwillen der Auswurf geschehen ist, glücklich überstanden hat, und aus derselben völlig gerettet ist".[64]) Wenn dagegen „Schiff und Gut, welche man durch den Seewurf retten wollte, dennoch in derselben enthaltenden Seenoth, um deren Willen ein Teil der eingeladenen Güter oder auch der Schiffsgerätschaft geworfen worden, oder vermittelst einer unvermeidlichen Folge eben dieser Seenot in der See oder auf dem Strande verloren"[64]) gegangen sind, so sind die Eigentümer der doch etwa geretteten Güter zur Kontribution nicht verpflichtet. Die Schuld ist also rein dinglich; sie tritt ins Leben, sobald die Rettung des Schiffes aus der Gefahr, wegen der man geworfen, hat konstatiert werden können. Das heisst: das Schiff darf nicht in derselben Gefahr untergehen, wegen der man wirft[65])

Zweifelhaft kann es jedoch erscheinen, ob Kausalzusammenhang erfordert wird. In § 7 wird die Entscheidung, dass bei Untergang des Schiffes Havereivergütung nicht stattfindet, mit den Worten begründet: „weil der Endzweck des Seewurfs . . . . damals nicht erreicht worden". Diese Worte könnte man freilich zu

---

[64]) s. Cap. 13 §§ 5, 7.

[65]) Vgl. § 8: „ . . . . alle anderen im Schiffe befindlichen Güter sind vom Ersatze frei, wenn das Schiff, des vorgenommenen Seewurfs ungeachtet, dennoch in ebenderselben Seenot untergeht oder Schiffbruch leidet."

Gunsten des Kausalzusammenhanges auslegen. Indessen ist auf die Frage, wie sich die Sache gestalten würde, wenn der Endzweck durch andere Umstände als die Opfermassregel erreicht würde, nicht eingegangen. Unter gleichzeitiger Berücksichtigung der weiter oben citierten Stellen müssen wir uns daher vielmehr gegen die Annahme des Kausalzusammenhanges entscheiden.

Danach wird im schwedisch-pommerschen Seerecht erfordert: die zeitweilige Rettung des Schiffes nach dem Opfer.

§ 21.

Wir sind somit am Ende unserer geschichtlichen Erörterungen angelangt; es bleibt uns noch übrig, das Resultat zusammenzustellen, um uns so kurz die Entstehungsgeschichte unseres Erfordernisses zu vergegenwärtigen.

Die Lehre vom „Erfolge" kann nur als ein Produkt des neueren Rechts bezeichnet werden. Dem Altertum wie dem Mittelalter ist sie im allgemeinen[66]) fremd. Ihr eigentlicher Ursprung liegt vielmehr im französischen Recht. Zwar lässt sich nicht leugnen, dass das römische Recht nach seiner üblichen Auslegung (S. 7, S. 20) seit der Reception hier eine entscheidende Wirkung ausgeübt, ja es wird selbst den französischen Gesetzen als Vorbild gedient haben. Indessen sind es doch zuerst der Guidon, der allerdings die Idee des ‚Erfolgs' noch etwas verworren enthält, dann aber vor allen Dingen die Ordonnance de la Marine, welche den „Erfolg" als Voraussetzung der grossen Haverei proklamieren.[67]) Aus der grossen Bedeutung, welche die Ordonnance in der neueren Zeit fast überall erlangte, erklärt es sich dann, dass die Lehre in ihrer ganzen Strenge, wenn auch mit einzelnen Modifikationen, in die preussischen Gesetzbücher aufgenommen wurde.

[66]) Vgl. jedoch die Synopsis Minor S. 21 und das Statut von Riga S. 30.

[67]) Vgl. Heck, S. 179—187.

Noch ist ein gewisser Unterschied zu konstatieren. Der „Erfolg“ wird aufgefasst teils im engeren Sinne, als „Rettung durch das Opfer“, teils im weiteren Sinne, als „Rettung nach dem Opfer“. Die erste strengere Auffassung wird vertreten vom französischen und preussischen Recht; die zweite tritt auf in den Niederlanden, Schwedisch-Pommern und den früheren Gesetzen der Hansa, während die spätere Hamburger Havarei-Ordnung von 1731, schon unter dem Einfluss der Ordonnance „den Erfolg im engeren Sinne“ statuiert.

Es wird die Havereivergütung meist von der zeitweiligen Erhaltung des Schiffes abhängig gemacht.

In das Recht Schwedens, Russlands, Spaniens und Italiens hat die Lehre zunächst keinen Eingang gefunden.

II. Rechtsvergleichender Teil

Ist so das Resultat unserer bisherigen Uutersuchung nur ein ziemlich geringes gewesen, so haben wir doch einen Vorteil gewonnen: wir haben das Material gefunden, welches uns für das geltende Recht unentbehrlich sein wird. Mussten wir bisher chronologisch und geographiseh die einzelnen Gesetze und Rechtsbücher prüfen, so haben wir doch jetzt schon gewisse sachliche Gesichtspunkte gefunden, nach denen wir das geltende Recht klassificieren können. Dies wird fast zur Notwendigkeit, wenn wir erwägen, dass in unseren heutigen Gesetzen die Haverei eine weit eingehendere Behandlung erfährt, als früher, dass die Zahl der einzelnen Havereifälle sich vergrössert hat, dass sich neben den Hauptprinzipien Ausnahmebestimmungen für Spezialfälle finden, mit einem Worte, dass die Systeme viel komplizierter geworden sind. Wollten wir uns daher derselben Methode, wie im ersten Teil, bedienen, so würden wir bei der grossen Mannigfaltigkeit der Normen nur mit grosser Mühe und unter vielfachen Wiederholungen ein klares Bild von dem Zustand des heutigen Rechts bekommen.

Nach den im vorigen Teile gefundenen Unterscheidungen werden wir nun also zunächst alle die Gesetze zu prüfen haben, welche das Erfordernis des Kausalzusammenhanges, d. h. der „Rettung durch das Opfer" aufstellen. Daran werden sich diejenigen anschliessen, welche eine „Rettung nach dem Opfer" verlangen. Endlich sollen die Rechte behandelt werden, die keine gesetzlichen Bestimmungen hinsichtlich unserer Frage enthalten.

A. Rechte mit der gesetzlichen Bestimmung der „Rettung durch das Opfer".

Als Hauptkodifikation erscheint hier der französische Code de Commerce, der teils unverändert, teils mit geringen Modifikationen eingeführt ist in Griechenland, Rumänien, Haïti, Monaco, dessen Einfluss sich auch in der Türkei und durch diese wieder in Egypten geltend gemacht hat. In der Lösung unserer Frage schliessen sich ihm an: Belgien, Italien, Niederland und Portugal, in Abhängigkeit von letzteren Argentinien und Uruguay.[68])

---

[68]) Die Codices und die für unsere Frage wichtigen Stellen sind:

1. Frankreich: Code de Commerce Art. 423—425.

2. Griechenland: *Νόμος ἐμπορικός* Art. 397—409 — s. Borch. II S. 954.

3. Haïti: Art. 394—402, 404—406. — s. Borch. II S. 784.

4. Monaco: Art. 394—396. — s. Borch. III S. 570.

5. Rumänien: Codicele de commerciu Art. 582—584 — s. Borch. IV S. 437. Von dem neuen Gesetzbuch (1887) ist mir eine Übersetzung nicht zugänglich gewesen.

6. Belgien: Code de commerce revisé Art. 111—113 — S. Ulrich S. 121 ff.

7. Italien: Codice de commercio (1865) Art. 509, 530—532 — s. Ulrich S. 143 ff. Nuovo Codice (1882) art. 641. — s. Ulrich S. 497 ff. und Vidari Nuovo C. d. c.

8. Niederland: Wetboek van Koophandel Art. 734—736; 699,15 — s. Ulrich S. 112 ff.

9. Portugal: Codigo commercial Portuguez (1883) Art. 1849 bis 1851. — s. Borch. IV S. 340 ff.; Ulrich S. 182 ff. C. c. P. (1888) art. 639, 642, 635 § 1. — s. franz. Übers. Lehr, C. d. c. Portugais S. 211 ff. und Borch. Nachtrag.

10. Argentinien: Art. 1505—1507. — s. Ulrich S. 304 ff.; Borch. I S. 273 ff.

11. Uruguay: Codigo Reformado Art. 1517—1519. — s. Borch. V S. 221 ff.

12. Türkei: Art. 265—267, 269. — s. Ulrich S. 277 ff.; Borch. V S. 184 ff.

13. Egypten: Art. 258—262. — s. Ulrich S. 285 ff.

a) Der Code de commerce[68.1]) [Frankreich].

§ 22.

Die Grundsätze des Code de commerce über grosse Haverei sind der Ordonnane von 1681 (S. 35 ff.) entlehnt.

Was die Frage vom Erfolge betrifft, so stellt das französische Recht allgemeine Bestimmungen nicht auf. Es beschäftigt sich mit derselben nur in dem Titel, der vom Wurf handelt. Diesem wird jedoch ausdrücklich das Kappen der Masten und das Schlippen der Anker gleichgesetzt.[69]) Indessen dehnt die französische Praxis die Vorschriften, welche sich in dem Titel: „Du jet et de la contribution" finden, besonders, was gerade den „Erfolg" anbelangt, auf alle Havereifälle aus. La doctrine et la jurisprudence française n'hésitent pas à reconnaître que cet article comme le précédent (423, 424) s'applique non seulement au jet mais encore à tous les cas d'avaries grosses.[70])

Damit eine Havereivergütung stattfinden könne, muss vor allen Dingen nach dem Opfer ein günstiger Zustand der gefährdeten Interessen eingetreten sein. Das Gesetz verlangt jedoch zunächst nur Rettung des Schiffes.[71]) Diese Vorschrift wird in Frankreich dahin verstanden, dass das Schiff aus der Gefahr, die den Wurf veranlasste, einmal gerettet worden ist.[72]) Geht das Schiff also noch in derselben Gefahr zu Grunde, so fällt die Kontribution

---

[69]) Vgl. Art. 410 jeter . . . une partie de son chargement de couper ses mâts ou d'abandonner ses ancres . . . .

[70]) So Desjardins S. 191; Morel S. 167; Valroger V, S. 242.

[71]) Verschiedene Systeme sind von der französischen Litteratur aufgestellt worden. Vgl. Desjardins S. 184 ff. Cauvet II S. 72; S. 100—105, citiert bei Ulrich S. 138, nimmt Rettung von Schiff und Ladung, „le salut commun du navire et du chargement" an. Jedoch erklären sich dagegen de Courcy S. 245 ff., der nur ein „résultat utile" eingetreten wissen will, und Desjardins S. 185, der als Voraussetzung der Kontribution ein „résultat profitable à l'intérêt commun" annimmt.

[72]) Vgl. Frémery S. 229 ff. und 228.

weg, auch wenn ein Teil der Ladung gerettet würde: „L'unité du sinistre s'oppose à la contribution.“ [72]) Diese „unité du sinistre“ liegt nach Frémery dann vor, wenn ein gleiches Schicksal die geopferten Gegenstände und die von dem trotz des Opfers hereinbrechenden Unglück nicht verschonten Objekte trifft.[73]) Indessen dem Gesetzestext nach ist diese Auslegung nicht gut zulässig. Ein Beispiel, wo der Mangel der Frémery'schen Auffassung sich recht deutlich zeigt, wäre etwa folgendes:

In einem Sturm lässt der Kapitän, um der Gefahr zu entgehen, werfen. Das Schiff wird dadurch in die Möglichkeit versetzt, die übrig gebliebenen ihm anvertrauten Güter ihrem Bestimmungsorte näher zu führen. Der Sturm wütet jedoch weiter. Schliesslich leidet das Schiff Schiffbruch, wobei einzelne Waren gerettet werden. Hier würde nach dem Code de commerce Kontribution einzutreten haben; nach Frémery's Auslegung jedoch nicht. Denn niemand wird leugnen, dass das Schiff einmal gerettet war, andererseits aber müsste die „unité du sinistre“ der Vergütung hinderlich sein. Die französischen Schriftsteller erklären sich denn auch gegen diese Hypothese.[74])

Übrigens giebt uns das Gesetz selbst an die Hand, wie es die Rettung des Schiffes verstanden wissen will. Das Schiff soll nach dem Opfer die Reise fortgesetzt haben; das ist das eigentliche Kriterium. Geht es dann auch en continuant sa route zu Grunde, so sind doch die etwa geretteten Waren kontributionspflichtig.[75])

Es ist nun behauptet worden,[76]) dass das Schiff, wenn ein Ausgleich stattfinden soll, nicht seeuntüchtig werden darf: réduit à l'état d'innavigabilité. Man stützt

[73]) Vgl. Desjardins S. 192.

[74]) Desjardins S. 192 ff.

[75]) Vgl. Art. 424.

[76]) Vgl. Bédarride V n. 1899. On a voulu faire du § final de l'article 425 une règle générale et absolue s'appliquant à tous les cas même à l'innavigabilité, résultat et conséquence du sacrifice volontaire. En effet, disait-on, l'article 369 assimile l'innavigabilité

diese Behauptung auf eine Vorschrift, die Art 425 enthält; der Artikel ist interessant wegen der Streitfragen, die sich an ihn knüpfen. Er lautet:

„Les effets jetés ne contribuent en aucun cas au payement des dommages arrivés depuis le jet aux marchandises sauvées.

Les marchandises ne contribuent point au payement du navire perdu ou réduit à l'état d'innavigabilité."

Die oben erwähnte Auslegung, dass nach Art. 425 Abs. 2 nur bei Rettung des Schiffes in seetüchtigem Zustande Havereivergütung statthaben könne, scheint danach garnicht so unnatürlich; man nimmt eben an, dass zwei ihrem Wesen nach ganz verschiedene Bestimmungen in einem Artikel zusammengeworfen sind. Denn der erste Absatz enthält eine Vorschrift über die Regelung des Ausgleichs bei successiven Havereifällen. Der zweite würde sich dann ganz allgemein mit einer Voraussetzung der Havereivergütung befassen. Jedoch es ist eine bessere, den Gesetzesredaktoren nicht in der Weise präjudicierende Auslegung möglich.

Schon die Entstehungsgeschichte des Artikels muss uns den richtigen Weg weisen. — Er ist aus der Ordonnance übernommen, hat indessen einzelne Modifikationen erfahren:

Ordonnance Art. XVII.	C. d. c. art. 425.
Les effets jetés ne contribuent en aucun cas au payement des dommages arrivés depuis le jet aux marchandises sauvées, ni	Les effets jetés ne contribuent en aucun cas au payement des dommages arrivés depuis le jet aux marchandises sauvées.

à la perte. Donc le navire devenu innavigable par suite du sacrifice de ses mâts, agrès ou apparaux est un navire perdu. On doit dès lors aux termes de l'article 423 refuser toute contribution. Dieser Ansicht sind Alauzet V n. 2339 und Bédarride a. a O. in seiner 1. Aufl.; anders letzterer in der zweiten. Dagegen Jacobs S. 68 Vgl. auch Droz S. 19 ff.

les marchandises au payement du vaisseau perdu ou brisé.	Les marchandises ne contribuent point au payement du navire perdu ou réduit à l'état d'innavigabilité.

Allerdings ist der Text der Ordonnance klarer und gab daher keine Veranlassung zu Kontroversen.[77]) Aber die durch den Code eingeführte Trennung in zwei Sätze involviert noch keine Verschiedenheit des (materiellen) Inhalts. Auch die Ersetzung des „vaisseau perdu ou brisé" durch „navire perdu ou réduit à l'état d'innavigabilité" ist ohne Bedeutung.[78]) So wird also die Interpretation der Ordonnance[77]) auch auf den Code passen, d. h. wir müssen in diesem Artikel die Aufstellung des durch zwei Beispiele erläuterten Prinzips sehen, dass geopferte Vermögenswerte nur durch verschonte zu vergüten sind. Daraus ergiebt sich (s. S. 37):

Abs. 1. Geworfene Waren sind niemals, „en aucun cas", ob sie geborgen werden oder nicht, beitragspflichtig, denn sie repräsentieren keinen verschonten Vermögenswert.

Abs. 2. Wenn das Schiff untergeht oder strandet, par force majeure, so sind die dabei geretteten Waren nicht kontributionspflichtig, denn das Schiff repräsentiert in solchem Falle keinen geopferten, die Waren keinen verschonten Vermögenswert.

So nur kann die Tragweite dieses zweiten Absatzes des Art. 425 richtig gewürdigt werden. Er spricht nicht von einem Havariegrossefalle: cet article . . . . . n'est appiquable que lorsque l'échouement ou la perte n'ayant pas eu pour cause le salut commun . . . ne constitue qu'une avarie particulière et ne peut par suite donner lieu à une répartition.[79]) Es liegt also hier vielmehr ein Akt vor, den man nicht unpassend mit „sauve qui peut"[80]) bezeichnet hat. Eine nähere Bestimmung, inwieweit

---

[77]) Vgl. oben S. 36ff.: Emérigon, Pothier, Valin.
[78]) Vgl. Morel S. 188 ff. Desjardins S. 194.
[79]) Vgl. Morel S. 192.
[80]) Vgl. de Courcy S. 249.

das Schiff gerettet sein muss, damit Kontribution eintreten könne, ist damit keineswegs gegeben. Dieselbe Ansicht vertritt auch der Kassationshof. [81])

Wenn demnach z. B. das Schiff, nachdem in einer Gefahr geworfen worden ist, seine Ladung in den Bestimmungshafen gebracht, ja, wenn es bloss dazu beigetragen hätte, dass sie befördert werden konnten, wenn, um es kurz zu sagen, das Schiff betrachtet werden kann als „suffisament sauvé pour sauver la marchandise", [82]) so tritt Havereivergütung ein, unbekümmert darum, ob das Schiff für „innavigable" erklärt wird oder nicht. [83])

Wesentlich bleibt also nur, dass das Schiff eine Zeit lang erhalten war, sodass es seine Reise fortsetzen konnte.

Was nun den Spezialfall der Strandung anbetrifft, so scheint mir das Gesetz nur so verstanden werden zu können, dass „Abbringung des Schiffes" erfolgt sein muss, [84]) soll ein Ausgleich stattfinden. Indessen sehen die französischen Juristen [85]) offenbar davon ab. Meines Erachtens lässt sich nach französischem Recht, welches doch die Erhaltung des Schiffes statuiert, wohl das Totalopfer der Waren, [86]) nicht aber das des Schiffes rechtfertigen.

Indess ist noch ein anderes Moment scharf ins Auge zu fassen. Die Erhaltung des Schiffes muss in Kausalzusammenhang stehen mit dem im gemeinsamen Interesse gebrachten Opfer. Nur unter dieser Voraussetzung gewährt der Code die Kontribution. Er spricht dies in ganz unzweifelhafter Weise aus in art. 423: Si le jet ne

---

[81]) Sentence du 18. Dec. 1867: Attendu, que l'art. 425 loin de consacrer un principe général ne renferme qu'une loi spéciale pour l'hypothèse prévue par l'art. 424 . . . . Vgl. Desjardins S. 194.

[82]) Vgl. Desjardins S. 187.

[83]) Gleichgültig ist es, ob iunavigabilité relative oder absolue vorliegt. Vgl. Morel S. 190.

[84]) Vgl. Art. 400 § 8.

[85]) Vgl. Valroger V S. 244 ff.; vor allen Dingen De Courcy S. 254, Desjardins S. 188 ff.

[86]) Vgl. Desjardins S. 185 ff.; Valroger V S. 246.

sauve le navire, il n'y a aucune contribution, — und in Art. 424: Si le jet sauve le navire . . . .

Wenn also zwar Rettung des Schiffes eintritt, sie aber ganz offensichtlich durch einen anderen Umstand, als das diesen Zweck verfolgende Opfer herbeigeführt wird, so ist die Haverei für partikuläre zu erklären. „On exige que le salut se rattache au sacrifice comme l'effet à la cause.“ [87]) Dies wird denn auch von der französischen Litteratur [88]) als gesetzliche Bestimmung anerkannt. Emérigon würde also den Rechtsfall, der ihm vorgelegt wurde (S. 38), nach dem Code ebenso zu entscheiden gehabt haben, wie nach der Ordonnance.

So kommen wir denn zu dem Resultat, dass nach heutigem französischen Recht die Havereiverteilung abhängig ist von der „zeitweitigen Erhaltung des Schiffes durch das Opfer“.

b) Belgien.

Code de commerce revisé [68. (6)]

§ 23.

Die Bestimmungen des französischen Code de commerce sind, soweit sie den „Erfolg“ angehen, Wort für Wort in das belgische Gesetz übernommen worden. Nach einer „Disposition légale“ [89]) sollen auch hier die für den Wurf erlassenen Vorschriften auf alle Fälle grosser Haverei angewendet werden.

Demnach gilt nach belgischem Recht: „die zeitweilige Erhaltung des Schiffes durch das Opfer“ als Voraussetzung des Ausgleichs.

---

[87]) Vgl. Valroger, Revue S. 420 im Gegensatz zum deutschen Handelsgesetzbuch.

[88]) Vgl. Frignet I S. 292 ff.; Valroger Revue S. 419 ff.; Morel S. 166 ff.; Pardessus S. 201 ff.; Desjardins S. 186 ff.; Valroger V S. 423 ff.

[89]) Disposition légale, Anvers le 29 janv. 1872: Jet: la plupart des dispositions du Code de commerce sur le jet sont appliquables à tous les cas d'avaries grosses. — Vgl. Ulrich S. 121 Anm. 12.

c) Italien.

Codice di commercio [68. (7)]

§ 24.

Die für uns wichtigen Artikel im italienischen Gesetzbuch sind wörtlich [90]) dem französichen Code entlehnt. So gilt in Italien dasselbe Prinzip wie in Frankreich und Belgien.

d) Niederlande.

Weetbock van Koophandel. [68. (8)]

§ 25.

Das niederländische Handelsgesetzbuch schliesst sich eng an die vorerwähnten an. Die für uns wichtigen Bestimmungen werden für den Wurf und das Kappen gegeben: det werpen van goederen of het kappen van scheepstuigen. [91]) — Es ist Rettung des Schiffes erforderlich und zwar so, dass dasselbe die Reise fortsetzen kann. [92]) Geht das Schiff zu Grunde, so sind die aus dem Schiffbruch geretteten Waren den früher geworfenen gegenüber kontributionspflichtig. — Auch hier soll die Rettung eine Folge des Opfers, nicht aber andern Umständen zu verdanken sein. Darüber lassen die Art. 735 „Indien het schip door het werpen of kappen behouden blijft" und Art. 736: „Indien het schip en de lading door kappen of andere schade aan het schip toegebragt behouden blijven . . ." keinen Zweifel. — Die Schuld von Schiff sowohl wie

[90]) Art. 641: Se il getto non salva la nave, non vi è luogo al contribuzione. Le cose salvate non sono soggette al pagamento delle cose gettate nè al risarcimento del danno sofferto dalle altre. Se il getto salva la nave è questa continuando il suo viaggio si perde, le cose salvate contribuiscono al getto secondo il loro valore nello stato in cui si trovano, dedotte le spese di salvamento. Le cose gettate non contribuscono in alcun caso al pagamento de danni accaduti dopo il getto alle cose salvate. — Il carico non contribuisce al pagamento della nave perduta o resa inabile a navigare.

[91]) Vgl. Art. 734, 735.

[92]) Vgl. Art. 735.

Ladung ist rein dinglich, und geht also mit ihnen zugleich unter.[93])

Kurz gefasst wird also auch nach niederländischem Recht durch die „zeitweilige Rettung des Schiffes durch das Opfer“ der Ausgleich bedingt.

Unter französischem und niederländischem Einfluss[94]) steht das türkische[68. (12)] und somit indirekt auch das egyptische[68. (13)] Gesetzbuch. Sie stehen, was das Erfordernis des Erfolges betrifft, genau auf demselben Standpunkt und bedürfen daher keiner näheren Behandlung.

Dasselbe muss von dem argentinischen[68. (10)] und uruguaischen[68. (11)] Rechte gesagt werden.

e) Portugal.
Codigo commercial 1888).[68. (9)]

§ 26.

Als letztes Glied der von uns augenblicklich behandelten Gruppe ist endlich das portugiesische Gesetzbuch zu erwähnen. Es beruht, den „Erfolg“ betreffend, im wesentlichen auf den Prinzipien des französischen Rechts. Nur verschärft es noch einzelne Bestimmungen. Dies lässt sich indessen nur von dem neuen Codigo von 1888 sagen, der ältere stimmte mit dem Code de commerce überein.

Nach dem heut in Portugal geltenden Recht ist Rettung erforderlich, aber nicht bloss des Schiffes, sondern auch der Ladung und zwar ganz oder zum Teil gemäss Art. 639: Il y a lieu à répartition d'avarie grosse par contribution toutes les fois que le navire et la cargaison seront sauvés en tout ou en partie. . . . .“

Dies ist nicht eine Sonderbestimmung für irgend einen Spezialfall, sondern es ist damit ein allgemeines Havereiprinzip ausgesprochen. Allerdings ist die Fassung nicht scharf. Denn wenn der Ausgleich stattfindet immer,

---

[93]) Vgl. Art. 735, 736.

[94]) Vgl. Borchardt V. Abteil. I S. 184 A. 6.

wenn Schiff und Ladung gerettet ist, so ist er an und für sich damit noch keineswegs ausgeschlossen, wenn bloss das Schiff gerettet ist. Dazu kommt, dass der Art. 642 [95]) zweimal die Rettung bloss des Schiffes hervorhebt. Demgegenüber muss man jedoch festhalten, dass Art. 642 dem Code de commerce nachgebildet ist, Art. 639 cit. aber einen entschieden neuen Gedanken vertritt. Die beiden Artikel treten scheinbar in Widerspruch. Dieser lässt sich eben lösen, sobald man in Art. 642 nur die Anwendung des in Art. 639 aufgestellten Prinzipes sieht. So scheint mir denn teilweise Rettung von Schiff und Ladung erforderlich zu sein, und zwar ist dies so zu verstehen, dass das Schiff mit den verschonten Waren die Reise fortsetzt: Späterer Untergang des Schiffes, continuant son voyage, ist ohne Bedeutung, wofern die Rettung einmal hat konstatiert werden können.

Der ganze praktische Unterschied zwischen dem Standpunkt des französischen und dem des portugiesischen Gesetzes liegt natürlich in der Zulassung eines Totalopfers sämmtlicher Waren. (S. 97 ff.) Unserer Ansicht nach wird sie im neuen Codigo verneint.

Es bleibt noch übrig zu zeigen, ob Kausalzusammenhang zwischen Opfer und Rettung verlangt wird. So klar wie die bisher behandelten Gesetzbücher spricht sich der Codigo allerdings nicht aus. Aber es lässt sich aus einem Specialfall seine Anschauungsweise deutlich erkennen. In Art. 642 § 1 [95]) heisst es: „Si par suite du jet ou de la coupe des agrès le navire est sauvé . . .“ Es ist die einzige derartige Stelle, die sich findet, und

---

[95]) Art. 642: Si nonobstant le jet et bien que les agrès aient été coupés, le navire n'est pas sauvé, il n'y a lieu à aucune contribution et les objets sauvés ne sont point soumis à un payement ni à une contribution d'avarie à raison des objets jetés, endommagés ou coupés. § 1: Si par suite du jet ou de la coupe des agrès le navire est sauvé et que continuant son voyage il vienne à se perdre, les objets sauvés contribuent seulement pour eux-mêmes au jet sur le pied de leur valeur . . . .

doch glaube ich, dass sie ausschlaggebend ist. Sie lässt keinen Zweifel darüber, dass die eingetretene Rettung eine Folge des Wurfs oder des Kappens gewesen sein muss.

Nach geltendem portugiesischen Recht ist mithin als Vorbedingung der Kontribution anzusehen: „die zeitweilige, wenn auch nur teilweise Rettung von Schiff und Ladung durch das Opfer."

B. Rechte mit der gesetzlichen Bestimmung der „Rettung nach dem Opfer".

An die unter A. behandelten Rechte schliessen sich diejenigen an, die zwar von dem Erfordernis des Kausalzusammenhanges absehen, aber dennoch an den nach dem Opfer eintretenden Zustand gewisse Anforderungen stellen, wenn der Ausgleich statthaft sein soll. Entweder erfordert man, dass „Schiff und Ladung", oder dass bloss „das Schiff", oder dass „Schiff oder Ladung" gerettet worden sind. Unter diesen Gesichtspunkten wollen wir die hierher gehörigen Gesetze prüfen.

1. Rettung von Schiff und Ladung.

a) Deutschland.

Handelsgesetzbuch.

§ 27.

Es fragt sich zunächst, ob es gerechtfertigt ist, unser Handelsgesetzbuch an dieser Stelle zu behandeln. Man könnte glauben, es wäre vielmehr an die Seite des Code de commerce zu stellen auf Grund von Art. 705, in dem das Erfordernis des Kausalzusammenhanges ausgesprochen sei. Dieser lautet nämlich:

> „Die Havereiverteilung tritt nur ein, wenn sowohl das Schiff als auch die Ladung und zwar

jeder dieser Gegenstände entweder ganz oder zum Teil wirklich gerettet worden ist."

Hat man nicht in den Worten „wirklich gerettet" eine Anspielung zu sehen auf eine „Verwirklichung"[96]) der das Opfer veranlassenden Absicht? Es ist misslich, dass wir für die Beantwortung der Frage bei dem zum mindesten doch zweifelhaften Wortlaut des Artikels nicht die deutsche Praxis um Rat fragen können. Meines Wissens existiert keine auch nur indirekte Entscheidung in der Rechtssprechung der höheren deutschen Gerichtshöfe, welche die vorliegende Frage beträfe. — So sind wir denn auf die Anschauung der deutschen Litteratur und auf die Entstehungsgeschichte der einschlägigen Artikel angewiesen.

Die Ansichten der deutschen Schriftsteller gehen auseinander. Schröder[97]) erklärt, dass „die Massregel zur Rettung von Schiff und Ladung geführt haben muss". Es enthalten diese Worte offenbar die Annahme des Kausalzusammenhangs. Lewis[98]) spricht sich nicht klar aus. Jedoch scheint er mit der Bemerkung, die er zu Art. 705 macht, dass „nur denen eine Entschädigungspflicht obliegt, die dem Opfer die Rettung ihrer Sachen zu verdanken haben", sich Schröder anzuschliessen. Ihnen gegenüber stehen Ehrenberg[99]), Ulrich[100]) und besonders Heck,[101]) welch letzterer allerdings den Art. 705 als ein „legislatives Blankett" auffasst.

Der Artikel ist entnommen dem „Entwurf eines Handelsgesetzbuches für die preussischen Staaten", der im Jahre 1857 veröffentlicht wurde. Dort lautet der Art. 552:

---

[96]) Vgl. Heck S. 190.
[97]) Vgl. Endemann IV S. 266.
[98]) Vgl. Lewis II S. 53.
[99]) Vgl. Ehrenberg S. 79.
[100]) Vgl. Ulrich S. 12.
[101]) Vgl. Heck S. 190.

„Die Wirkungen der grossen Haverei treten nur ein, wenn das Schiff und die Ladung ganz oder teilweise wirklich gerettet worden sind."

Später nach der Rettung eingetretene Unfälle heben die Wirkungen der grossen Haverei nicht auf, es sei denn, dass Schiff oder Ladung durch einen späteren Zufall ganz verloren gehen."

Die Bedeutung dieses Artikels wird durch die Motive[102]) klar. Es soll nämlich keine Havereivergütung stattfinden, „wenn das gebrachte Opfer keinen Erfolg gehabt hat; darin sind die Gesetzgebungen einig. Daraus folgt aber nicht umgekehrt, dass, wenn ein Teil von Schiff oder Ladung gerettet wird, derselbe nun unbedingt zum Ersatz des untergegangenen Teiles beitragen müsse. Sind beispielsweise Güter geworfen worden, um das Schiff zu erleichtern, das Schiff geht aber gleichwohl unter, und ein Teil der Ladung wird geborgen, so braucht dieser geborgene Teil weder zum Ersatz der geworfenen Güter noch zum Ersatz des Schiffes beizutragen. Denn die Rettung ist nicht durch das gebrachte Opfer bewirkt worden, sondern vielmehr durch andere Umstände herbeigeführt, ungeachtet das Unglück selbst, das vermieden werden sollte, wirklich eingetreten ist."

Danach ist es ganz unzweifelhaft, dass der preussische Entwurf Kausalzusammenhang zwischen Rettung und Opfer verlangt. Die fast wörtliche Übernahme des Art. 552 in das deutsche Handelsgesetzbuch legt nun den Gedanken nahe, dass seine Auslegung, wie sie die Motive notwendig machen, auch für den Art. 705 unseres heutigen Gesetzes gelten müsse. So scheint denn auch in der 310. Sitzung der Beratungskommission der „Erfolg" im Sinne des Kausalzusammenhangs als selbstverständlich vorausgesetzt zu werden.[103]) Wurde doch sogar festgestellt, „dass die Gefahr . . . . . eine wirkliche ge-

---

[102]) Vgl. Motive S. 305.

[103]) Vgl. Protokolle S. 2634 ff.

wesen sein“ müsse.[104]) Jedoch ganz andere Ansichten wurden in der 484. Sitzung[105]) entwickelt, nach welcher der Artikel in der Fassung, wie er Gesetz geworden ist, aufgestellt wurde. Hier wurde folgende Bestimmung von einem Mitgliede der Kommission in Vorschlag gebracht: „Die Havereiverteilung tritt ein, wenn das Schiff oder die Ladung durch die angeordneten Massregeln ganz oder teilweise gerettet worden sind.“

Diese Fassung und besonders der Zusatz „durch die angeordneten Massregeln“ wurde jedoch für bedenklich gehalten. Denn, so führte man aus, „wenn in einer grossen gemeinsamen Gefahr zur Rettung des Ganzen ein Beteiligter zu einem Opfer gezwungen werde, so sei es ungerecht, demselben jede Vergütung zu versagen, weil sich nachträglich ergeben habe, dass die Rettung auch ohne das Opfer erfolgt sein würde. Ausserdem würde die Vorschrift insofern verderblich wirken, als sie zu unlösbaren Streitigkeiten darüber führen müsste, ob und inwiefern die Rettung dem Opfer zu verdanken sei.“

Danach kann über die Ansicht der Gesetzgeber kaum noch Zweifel herrschen. Der Artikel spricht nur von einer Rettung nach dem Opfer. — Ist dieses festgestellt, so lässt sich andererseits nicht leugnen, dass unser Seerecht eine in vielen Fällen vielleicht strenger wirkende Bestimmung aufstellt, als die des Kausalzusammenhanges; nämlich es macht den Ausgleich abhängig von der Rettung von Schiff und Ladung. Dies ist jedoch nur so zu verstehen, dass nach dem Opfer zum mindesten Teile sowohl des Schiffes als auch der Ladung übrig bleiben müssen. Damit sind dann natürlich alle Totalopfer ausgeschlossen.

Der Begriff „teilweise“ den der Art. 705 aufstellt. ist, was die Ladung betrifft, ganz klar. Wann jedoch ein Schiff für „teilweise“ erhalten anzusehen ist, darüber

[104]) Vgl. Protok. S. 2686.
[105]) Vgl. Protok. S. 4080.

äussert sich das Gesetz nicht. Im allgemeinen ist dies quaestio facti. Nur für den Fall der absichtlichen Strandung haben wir eine speziellere Vorschrift. Das Schiff muss abgebracht werden und zwar in reparaturfähigem Zustande, d. h. nach Art. 444 Abs. 1: Die Reparatur des Schiffes muss möglich sein, ja es muss das Schiff, wenn die Reparation an dem Orte, wo es sich befindet, nicht ausführbar ist, nach einem anderen Orte transportiert werden können. Diese spezielle Vorschrift der Erhaltung des Schiffes in reparaturfähigem Zustande ist jedoch keineswegs auf alle Fälle grosser Haverei auszudehnen. Vielmehr wird man wohl Art. 705 dahin auszulegen haben, dass, solange Schiffsteile erhalten bleiben, die einen wirklichen Wert repräsentieren, diese auch zu Havereischäden beizutragen haben.[106])

Nach deutschem Recht genügt es natürlich, dass diese teilweise Rettung von Schiff und Ladung einmal eingetreten ist. Eine endgültige Errettung, also etwa Ankunft im Bestimmungshafen, ist nicht erforderlich. Dies ergiebt sich in unzweifelhafter Weise aus Art. 706:

> „Die Verpflichtung, von einem geretteten Gegenstande beizutragen, wird dadurch, dass derselbe später von besonderer Haverei betroffen wird, nur dann vollständig aufgehoben, wenn der Gegenstand ganz verloren geht."

Also kann es sehr wohl geschehen, dass, nachdem die Rettung von Schiff und Ladung einmal eingetreten war, später das Schiff ganz zu Grunde geht. Solange noch Teile der Ladung danach bestehen, bleiben diese auch kontributionspflichtig. Die Schuld ist rein dinglich.

So ergiebt sich nach deutschem Recht als Voraussetzung des Ausgleichs: „die zeitweilige teilweise Rettung von Schiff und Ladung nach dem Opfer".

---

[106]) So Ulrich S. 27; dagegen Schröder in Endemann IV S. 267 Anm. 21, der in Art. 708 No. 3 einen Anwendungsfall für den Satz sieht, dass im allgemeinen die Erhaltung des Schiffes im reparaturfähigen Zustande erforderlich ist.

b) Dänemark.

Convention für die Kopenhagener Seeassekuranz-Kompagnie.[107])

§ 28.

Dasselbe Prinzip wie Deutschland vertritt Dänemark. Zwar ist es zunächst garnicht leicht, aus den etwas systemlos zusammengestellten Vorschriften der §§ 225, 226 das Princip herauszufinden. Indessen statuiert doch das dänische Gesetzbuch vor allen Dingen eine allgemein zu beobachtende Regel; und zwar drückt sich dasselbe im Gegensatz zum deutschen Handelsgesetzbuch negativ aus. Eine Havereivergütung soll stattfinden, sofern Schiff und Ladung nicht verloren gehen. Nun ist diese negative Fassung allerdings zweideutig. Man könnte meinen, es habe nur die Schuld damit als eine dingliche charakterisiert werden sollen. Indessen ist dies kaum anzunehmen, wenn man die sofort an die Hauptregel sich anknüpfenden Entscheidungen einzelner Spezialfälle näher in's Auge fasst.

1. Es werden Waren geworfen, um einer Strandung oder Gefangennahme zu entgehen. Dies gelingt zwar nicht. Aber es wird „etwas von der übrigen Ladung und dem Schiffe freigegeben . . . . oder auf andere Weise gerettet." In solchem Falle hat ein Ausgleich statt.

2. Ein Schiff wird absichtlich beschädigt, um Feinden zu entgehen. Trotzdem wird das Schiff als gute Prise erklärt. Der dem Schiff zugefügte Schaden wird nicht „von der Ladung ersetzt, wenn diese freigegeben oder auf andere Weise gerettet wird."

Es ergiebt sich daraus mit Notwendigkeit, dass die teilweise Rettung von Schiff und Ladung die Minimalvoraussetzung der Kontribution bildet. Ferner zeigt sich ganz deutlich, dass zwischen Opfer und Rettung ein Kausalzusammenhang keineswegs erforderlich ist. Einmal weist die ganze Struktur des Falles 1. darauf hin; dann aber

[107]) Convention für die Kopenhagener Seeassekuranz-Kompagnie, bestätigt von Friedrich II. 1850, § 218, 7. §§ 225, 226. — s. Ulrich S. 236 ff.

lassen die Worte: „oder auf andere Weise gerettet ist", kaum noch einen Zweifel übrig. Es wird also nur „Rettung nach dem Opfer" verlangt. — Auch stellt das dänische Recht nur sehr geringe Anforderungen an das Quantum und das Quale der geretteten Waren und Schiffsteile. So wird im Fall der absichtlichen Strandung der Ausgleich zugelassen, auch wenn das Schiff nicht einmal wieder abgebracht wird.[108])

Es lässt sich nun allerdings nicht leugnen, dass nach der Auffassung der Kopenhagener See-Assecuranzkonvention alle die Vorschriften betreffend den Erfolg nur der Billigkeit wegen gegeben sind und so nur als Ausnahme von dem Grundprinzip des „Kausalzusammenhanges" zu gelten scheinen.[109]) Indessen es sind dies nur Erwägungen des Gesetzgebers, die besser ganz vermieden würden, da sie das Verständnis der wirklich geltenden Normen erschweren. Man darf sich durch sie nicht irre leiten lassen. Die Voraussetzung für die Kontribution bleibt also, wie sich aus den obigen Betrachtungen ergiebt, „die teilweise Erhaltung von Schiff und Ladung nach dem Opfer."

2. Rettung des Schiffes.

Wir kommen zu der Gruppe[110]) derjenigen Gesetze, die gleichfalls von dem Erfordernisse des Kausalzusammen-

[108]) Vgl. Ulrich S. 236 Anm. 4.

[109]) Vgl. § 225: Insofern dem befürchteten Unglück durch die gemachten Aufopferungen nicht entgangen werden kann . . . . so soll . . . . nach Billigkeit dazu beitragen. § 226: Im Falle die Errettung von Schiff und Ladung sich durchaus nicht durch den Schaden, welcher dem Schiffe zugefügt wird, erreichen lässt . . . .

[110]) 1. Spanien, älteres Gesetz Art. 143, 144. s. Ulrich S. 152. Neuer Codigo de commercio von 1887, Art. 860, 861, 862. s. Borch. V S. 159 ff.

2. Costa Rica. Art. 883, 884. s. Borch. II S. 237.

3. Venezuela, Art. 630, 631. s Borch. V S. 358.

4. Mexico, Art. 713, 714. s. Borch. III S. 466.

5. Nicaragua, Art. 500, 501. s. Borch. III S. 654.

6. Peru, Art. 981, 982. s. Ulrich S. 307 ff. Borch. IV S. 92.

7. Brasilien, Codigo commercial (1850) Art. 792. s. Ulrich S. 184 ff., Borch. I S. 644.

hanges absehen, die Havereivergütung vielmehr von der Rettung nur des Schiffes abhängig machen. Hierher gehören die Gesetzbücher von Spanien, Costa-Rica, Venezuela, Mexico, Nicaragua, Peru und Brasilien.

a) Spanien.

Codigo de commercio.[110. (1)]

§ 29.

Was unsere Frage betrifft, so sind die Vorschriften des älteren spanischen Gesetzes ohne jede materiell bedeutende Aenderung in das neue übergegangen. Wörtlich mit jenen stimmen die Gesetze[110. (2–6)] von Costa-Rica, Venezuela, Mexico, Nicaragua und Peru überein, sie bedürfen daher keiner besonderen Erörterung.

Die Bestimmungen des spanischen Codigo sind durchsichtig und einfach. Die Notwendigkeit des Kausalzusammenhanges ist zwar nirgends direkt verworfen. Jedoch sind die Worte des Art.: 861 „Wenn das Schiff, nachdem es aus der Gefahr, welche den Seewurf veranlasste, gerettet wurde, ...“ eher gegen, als für den Kausalzusammenhang auszulegen.

Die Minimalvoraussetzung, die das spanische Gesetz aufstellt, besteht in der Rettung des Schiffes,[111]) d. h. das Schiff soll nicht in der Gefahr, in der geworfen wird, zu Grunde gehen. Untergang des Schiffes durch ein anderes, während der weiteren Seereise sich ereignendes Unglück steht natürlich der Havereivergütung nicht im Wege, wofern nur überhaupt noch ein beitragspflichtiger Gegenstand existiert.[112])

Also findet nach spanischem Recht ein Ausgleich statt, wenn eingetreten ist „die zeitweilige Rettung des Schiffes nach dem Opfer.“

b) Brasilien.[110. (7)]

§ 30.

Ganz dasselbe Princip, welches das spanische Recht beherrscht, finden wir im brasilianischen Gesetzbuch

[111]) Vgl. Art. 860.

[112]) Vgl. Art 862.

wieder. Nach Art. 792 versagt auch dieses die Kontribution, wenn das Schiff in derjenigen Gefahr untergeht, die bereits das Opfer notwendig gemacht hatte. Dass aber die Rettung eine Folge des Opfers sein müsse, dafür bietet das Gesetz keinen Anhalt.

3. Rettung von Schiff oder Ladung.

§ 31.

Noch bleibt uns eine dritte Gruppe [113]) übrig. Es handelt sich hier um einige Gesetze, die gleichfalls das Erfordernis des Kausalzusammenhanges verwerfen, aber doch von einem nach dem Opfer eingetretenen günstigen Zustand den Ausgleich abhängig machen. Sie verlangen nämlich „Rettung des Schiffes oder der Ladung". Dass dies nur eine rein formelle Vorschrift ist ohne jede eigentliche materielle Bedeutung, werden wir später sehen. Die einmal vorgenommene Klassifikation möge es rechtfertigen, dass wir die wenigen Gesetze an dieser Stelle erörtern. Als Hauptvertreter erscheint hier das Gesetzbuch von Chile, und es ist sozusagen das einzige, denn die von Salvador [113. (2)], Guatemala [113. (4)], Honduras [113. (5)] und Columbia [113. (3)] enthalten nur eine Wiedergabe des erstgenannten, wenigstens gerade in den Artikeln, die von Bedeutung für uns sind.

Das chilenische Gesetzbuch [113. (1)] ist das einzige von den neueren, das expressis verbis die Notwendigkeit des Kausalzusammenhanges verneint. Denn in Art. 1093 Satz 1 wird ausdrücklich erklärt, dass die Havereiverteilung auch dann eintritt, „wenn die Rettung des Schiffes oder seiner Ladung nicht den für ihre Rettung angewandten Mitteln zuzuschreiben ist." Aus denselben

---

[113]) 1. Chile, Art. 1093 — s. Borch. I S. 816, Ulrich S. 326.

2 San Salvador, Art. 1011 — s. Borch. IV S. 605.

3. Columbien, Seehandelsgesetzbuch (1873) Art. 825 — s. Borch. II S. 132.

4. Guatemala — s. Borch. II S. 741.

5. Honduras — s. Borch. III S. 126.

Worten ergiebt sich des weiteren, dass nur die Rettung von Schiff oder Ladung erfordert wird.[114])

Welche Bedeutung dann dem 2. Abschnitt des Artikels beizumessen ist, lässt sich schwer sagen: „Dieselbe (Regel: Kontribution findet statt) findet auch auf den Fall Anwendung, dass das Schiff und die Ladung, nachdem sie aus einem Unfall gerettet worden sind, durch einen späteren Zufall im weiteren Verlauf der Reise verloren gehen, immer vorausgesetzt, dass einige der zur Zeit des ersten Unfalls an Bord befindlichen Waren gerettet worden sind." Das Gesetz kann kaum damit die Notwendigkeit der Rettung von Schiff und Ladung verfügen wollen. Es würde dann ja sich selbst widersprechen. Vielmehr enthalten die zuletzt citierten Worte nur ein Beispiel für den allgemeinen Grundsatz, dass die Havereischuld am Gegenstande selbst haftet, d. h. dass sie rein dinglich ist.[115])

Nach chilenischem Recht bildet somit die „zeitweilige Rettung von Schiff oder Ladung nach dem Opfer" Voraussetzung der Kontribution.

C. Rechte ohne gesetzliche Bestimmungen.

Fassen wir endlich die Gruppe derjenigen Rechte[116]) in's Auge, die unsere Frage garnicht berühren, ob sie im übrigen die grosse Haverei gesetzlich regeln, oder

---

[114]) Vgl. Ulrich S. 396, Anm. 24.

[115]) Anders Ulrich S. 326, nach dessen Ansicht dies in dem Artikel zweifelhaft bleibt.

[116]) s. Schweden, das schwedische Reichs-Seegesetz von 1864. s. Ulrich S. 195 ff.

2. Norwegen (1860). s. Ulrich S. 217 ff.

3. Finnland, Code maritime du Grand-Duché de Finlande de 1874. s. Ulrich S. 266 ff.

4. Russland, Handelsordnung, 8. Ausgabe von 1881. s. Ulrich S. 250 ff. Handelsordnung von 1887. s. deutsche Übersetzung von Zwingmann.

überhaupt kein kodificiertes Recht haben. Hierzu gehören die Seerechte von Schweden, Norwegen, Finnland und Russland, von England und Nordamerika.

a) Schweden.

§ 32.

In Schweden hatte sich, wie wir schon in dem geschichtlichen Teil gesehen haben (S. 41 ff.), eine eigene Anschauung bezüglich unserer Frage entwickelt. In dem schwedischen Reichsgesetz von 1864 hat diese wieder Ausdruck gefunden, indem man die für die Havereiverteilung erheblichen Voraussetzungen nur in der Lage des Schiffs im Augenblick des Opfers suchen zu müssen glaubt, den nach demselben eintretenden Zustand aber vollkommen unberücksichtigt lässt. Wenigstens findet sich keine Stelle im Gesetz, die den „Erfolg" auch nur im geringsten andeutete. Nach der schwedischen Praxis [117]) steht es fest, dass „die Vorschriften über die grosse Haverei nicht davon abhängen, dass ein Kausalzusammenhang zwischen der Rettungsmassregel und der Erhaltung von Schiff und Ladung besteht, sondern die Havereiverteilung vielmehr unabhängig von diesem Nachweise stattfindet, sobald nur der eine oder der andere Gegenstand aus der Schiffsgemeinschaft gerettet worden ist. Die strenge Vorschrift des deutschen Handelsgesetzbuches, der zufolge dann ausschliesslich grosse Haverei vorliegt, wenn sowohl das Schiff als auch die Ladung und zwar jeder dieser Gegenstände entweder ganz oder teilweise aus der Gefahr, welche zur Havariegrossemassregel Anlass gab, wirklich gerettet worden ist, hat in das schwedische Handelsgesetzbuch keinen Eingang gefunden. Die Rettung eines der gefährdeten Gegenstände — des Schiffes oder der Ladung — genügt, um die Havereiverteilung eintreten zu lassen." Dieses Princip ist dann auch für die

---

[117]) Vgl. Ulrich S. 196, Anm. 5.

absichtliche Strandung in Schweden durchgeführt.[118]) Nach schwedischem Recht wird also mit der sonst unter den gesetzlichen Voraussetzungen statthabenden Vollziehung des Opfers jeder verschonte Vermögenswert kontributionspflichtig.

b) Norwegen.[116. (2)]

§ 33.

Im allgemeinen ist dasselbe vom norwegischen Seerecht zu sagen. Jedoch scheint die Regel einmal durchbrochen zu werden. In § 69, 7 wird verfügt: „Wenn das Schiff auf Grund gekommen, werden diese Unkosten (Ausgaben zur Rettung von Schiff und Ladung, z. B. für Lootsen und Hilfsmannschaften) jedoch nur in allgemeiner Haverei aufgenommen, insofern dasselbe wieder flott wird und die Reise fortsetzt.“

Für diesen Fall, das Auflaufen des Schiffes, wird die Vergütung der zum Zweck der Rettung aufgewendeten Geldmittel von dem Gelingen abhängig gemacht.

Im übrigen gilt das Princip des schwedischen Rechts.

c) Finnland.[116. (3)]

Code maritime.

§ 34.

Auch in Finnland ist dasselbe anzunehmen. Dass die Normen, wie wir sie für Schweden konstatierten, auch nach dem Code maritime de Finlande gelten, bestätigt sich durch eine Ausnahme, die allein, eben weil sie eine Ausnahme ist, im finnländischen Code Aufnahme gefunden hat. Bei der absichtlichen Strandung muss nämlich, wenn der Ausgleich stattfinden soll, das Schiff wieder abgebracht werden und dienstbrauchbar oder doch reparaturfähig sein. Toutesfois il n'y a pas avarie commune,

[118]) D. h. es ist in § 143 Ziffer 3 jede gegenteilige Andeutung vermieden worden.— Vgl. die Protokolle des höchsten Gerichtshofes bei Ulrich S. 199, Anm. 10.

si le navire ne peut pas être remis à flot on en état de servir.[119])

Das allgemeine Prinzip des finnländischen Rechts ist jedoch, dass jeder gerettete Gegenstand nach dem Opfer kontributionspflichtig ist.

d) Russland.

Handelsordnung.[116. (4)]

§ 35.

Auch im russischen Recht endlich gelten im grossen und ganzen die schwedischen Grundsätze. Zwei Spezialfälle bedürfen jedoch besonderer Prüfung.

1. Die Leichterung. Soll bei dieser Kontribution statthaben, so muss nach Ulrich[120]) das Hauptschiff gerettet werden. Indessen ich möchte hier auf die Besprechung der lex Rhodia verweisen (S. 7 ff.) Es bedeutet die Vorschrift der Handelsordnung von 1881 in Art. 1084, die wörtlich in den Art. 407 der neuen Handelsordnung von 1887 übergegangen ist, doch weiter nichts, als dass die Konsequenz von dem Grundsatz gezogen wird, es solle nur ein im Interesse der Gesammtheit gebrachtes Opfer vergütet werden. Von diesem Standpunkt aus können selbstverständlich niemals die geleichterten Waren zur Kontribution des später untergegangenen Hauptschiffs herangezogen werden. Wo wäre denn das Opfer? — So glaube ich denn, dass nach russischem Recht folgender Fall zu Gunsten der Havereivergütung entschieden werden müsste:

Aus einem Schiff müssen Waren auf Leichterfahrzeuge geladen werden. Diese gehen mit ihrer Ladung zu Grunde. Auch das Hauptschiff geht unter, aber einzelne der in ihm nach der Leichterung zurückgebliebenen Waren werden geborgen. — Meines Erachtens sind diese

---

[119]) Vgl. Art. 133 Ziffer 2.

[120]) Vgl. seine „Vergleichende Zusammenstellung der wichtigsten gesetzlichen Vorschriften über „Grosse Haverei" S. XX. 5.

trotz Untergang des Hauptschiffes nach der russischen Handelsordnung kontributionspflichtig.

2) Die absichtliche Strandung. Sie ist im Gesetz nirgends erwähnt. Ulrich[121]) teilt mit, dass, wenn das Schiff absichtlich auf den Strand gesetzt worden ist, um Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr zu erretten, so werden — vorausgesetzt, dass das Schiff vom Strand wieder abgebracht worden ist — die durch die Strandung einschliesslich der Abbringung entstandenen Schäden, ingleichen die Kosten der Abbringung nach den Principien der grossen Haverei ersetzt. Sonach scheint allerdings Abbringung des Schiffes für den Fall der Strandung erforderlich zu sein.

Da jedoch im allgemeinen das Gesetz über den „Erfolg" schweigt, so wird man annehmen müssen, dass im grossen und Ganzen für das russische Recht die Grundsätze des schwedischen gelten.

e) England.

§ 36.

Wenn das Vorhandensein von Gesetzbüchern das Verständnis des Rechts bisher erleichterte, so ist es jetzt, wo wir das Recht Englands und Nordamerikas betrachten wollen, bei dem Mangel jeglicher Kodifikation nicht ganz leicht, ein klares Bild von den hier herrschenden Verhältnissen zu bekommen. Lediglich aus den Schriften englischer und amerikanischer Juristen, deren eigene Ansichten oft nur schwer von den wirklich in der Praxis geltenden Normen zu unterscheiden sind, werden wir in folgenden schöpfen müssen.[122])

---

[121]) Vgl. S. 252, Anm. 4a mit Verweisung auf Gourlie, General average: Laws and customs of the United States, Philadelphia 1892, S. 141, der mir leider nicht zugänglich gewesen ist.

[122]) Im allgemeinen geben zwar die englischen und amerikanischen Juristen in ihren Werken lediglich die Praxis wieder, aber gerade bezüglich unserer Frage giebt es nur wenige Entscheidungen der Gerichtshöfe, und auch diese weichen von einander ab.

Was zunächst England betrifft, so steht fest, dass Kausalzusammenhang zwischen Opfer und Rettung keineswegs erfordert wird. Zwar wurde neuerdings eine Definition der grossen Haverei aufgestellt von Lord Esher, die als ein Element derselben den Erfolg in diesem engeren Sinne annimmt.

Whenever under extraordinary circumstances of danger to both ship and cargo a voluntary sacrifire of money (read: property and money) is made in order to save both ship and cargo, by the expenditure of which ship and cargo are saved, who has made the voluntary sacrifice is entitled to call upon the others whose property has been saved by the voluntary sacrifice, made on this behalf as well as his own, for general average contribution.[122. (a)]

Indessen diese Anschauung ist wohl individuell. Ihr gegenüber enthält die Definition von Lawrence, die wie eine Legaldefinition zu betrachten ist, die wirkliche Auffassung des englischen Rechts:

Loss which arises in consequence of extraordinary sacrifices made or expenses incurred for the preservation of the ship and cargo.[123])

Hier wird der Erfolg nicht erwähnt. Wenn ein Opfer, und zwar ein ausserordentliches, zum Zweck der gemeinsamen Erhaltung stattgefunden hat, tritt die Kontribution ein. Direkt gegen den Kausalzusammenhang spricht sich Arnould aus, denn, sagt er, it is not necessary that success should appear or be proved to have followed it (the sacrifice) as effect on cause in order to its being allowed as a general average act.[124])

Dies ist denn auch wirklich englische Praxis. Ist nun aber Rettung durch das Opfer vom Standpunkt des heutigen englischen Rechts nicht erforderlich, so fragt

---

122. (a) Vgl. Lowndes S. 23.

123) Lowndes S. 21, vgl. auch Foard S. 91.

124) Vgl. Arnould II S. 763, s. Foard S. 93: successfully incurred . . . is meant . . a temporary success. Vgl. auch S. 105 u. 106.

es sich, inwieweit eine Rettung nach dem Opfer eingetreten sein muss. Lowndes[125]) sucht diese Frage zu lösen, indem er jede Schwierigkeit, die sich erhebt, dem Grundsatz unterwirft, dass kein Vermögensinteresse durch das Opfer eines anderen in eine günstigere Lage (als dieses) gebracht werden darf. Dies jedoch ist mehr ein wirtschaftlicher, als juristischer Gesichtspunkt. Die Frage ist noch nicht in der Praxis der englischen Gerichtshöfe vorgekommen, und somit kann nur aus den allgemeinen Principien der grossen Haverei eine Antwort auf dieselbe sich finden lassen.[126]) So Arnould. Da nun die heutige englische Rechtssprechung nur auf die allgemein anerkannten (S. 2, 8, 85) Voraussetzungen eines Havariegrosseaktes Gewicht legt, dagegen den Zustand nach dem Opfer unberücksichtigt lässt,[127]) wenn es sich um Zulassung oder Abweisung der Vergütung handelt, so ergiebt sich die Consequenz, dass mit Vollziehung des Opfers die verschonten Vermögenswerte kontributionspflichtig werden. So weit geht jedoch Arnould nicht. Jedenfalls soll seiner Ansicht nach ein Ausgleich dann statthaben, wenn das Schiff einmal gerettet worden ist.[124]) — Bei dem vollständigen Mangel an Gerichtsentscheidungen und positiven Bestimmungen muss die Frage als eine offene betrachtet werden.

Ein wichtiger Specialfall darf im englischen Recht nicht unerörtert bleiben. Es ist die absichtliche Strandung (voluntary stranding). Zwar hat Hopkins[128]) diese über-

---

[125]) Vgl. Lowndes S. 38 ff. . . . these difficulties must be subordinated to the principle . . . that in result no one is to be better off, nor yet worse off, than if instead of his some other partys property had been given for the sake of all.

[126]) Vgl. Arnould II S. 798 ff. — the question would have to be determined on principle alone.

[127]) Vgl. Arnold ebendaselbst . . . . to disregard the inquiry as to the success of a jettison and to adjust it on the footing of general average, provided the conditions of general average be satisfied by the circumstances of the case.

[128]) Vgl. Hopkins, Average and Arbitration S. 21, S. 80.

haupt aus der Liste der Havariegrossefälle ausstreichen wollen. Indessen die englische Praxis gewährt bei absichtlicher Strandung unter gewissen Voraussetzungen einen Anspruch auf Kontribution. Arnould macht ihn von der Abbringung des Schiffes abhängig;[129]) und zwar soll das Schiff in einem Zustande abgebracht werden, der ihm die Weiterreise erlaubt: and is afterwards recovered so as to perform her voyage. Zwar fügt Arnould hinzu, dass die englischen Gerichte noch nicht über eine derartige Frage zu entscheiden gehabt hätten; doch es unterliegt nach ihm keinem Zweifel, dass sie vorkommendenfalls in dem oben angegebenen Sinne urteilen würden, also nur unter Voraussetzung der Wiederabbringung des Schiffes in seetüchtigem Zustande einen Ausgleich für zulässig halten würden. Hiergegen erklärt sich jedoch Maclachlan,[130]) der überhaupt nicht sehr geneigt scheint, die absichtliche Strandung als Fall der grossen Haverei anzusehen. Er weist vor allem das der Anschauung Arnoulds zu Grunde liegende Erfolgsprincip zurück, als ein Princip, das der neueren Praxis unbekannt sei.[131])

Auch Lowndes scheint sich dieser Auffassung anzuschliessen und von der Notwendigkeit der Abbringung des Schiffes abzusehen.[132]) Ob aber vorkommendenfalls ein englischer Gerichtshof in diesem Sinne entscheiden würde, ist auch ihm zweifelhaft. Ganz sicher lässt sich nach ihm nur das behaupten, dass eine Verteilung stets dann stattfindet, wenn das Schiff wieder

---

[129]) Vgl. Arnould II S. 776. Lowndes S. 82.

[130]) Herausgeber der Fourth Edition von Arnoulds, On Marine Insurance. Vgl. Arnould II S. 779.

[131]) . . . . the view now discarded in modern practice, that success is a necessary condition of any sacrifice in order to its being allowed to be general average. Vgl. Arnould II S. 772.

[132]) . . . . inclined to treat the loss of the ship (in a voluntary stranding) as general average. But one cannot say with absolute confidence, that an English court of law would so treat it. Vgl. Lowndes S. 143. Vgl. Carver S. 373 ff.

abgebracht wird: at all avents where the ship is subsequently recovered.

So scheint denn auch diese Frage offen bleiben zu müssen. Wenn wir es jedoch wagen dürfen, eine Hypothese auszusprechen, so scheint mir bei der allgemeinen Auffassung des englischen Rechtes gesagt werden zu müssen, dass der Ausgleich bei der absichtlichen Strandung nicht notwendig von der Wiederabbringung des Schiffes abhängt.[133])

Ulrich[134]) erwähnt noch den Fall der Leichterung. Es sollen die in Leichterschiffen untergegangenen Waren nur ersetzt werden, wenn das Hauptschiff erhalten bleibt. Geht dieses jedoch unter, so findet, selbst wenn Waren aus dem Schiffbruch gerettet werden, kein Ausgleich statt. Dieselbe Ansicht teilt Benecke,[135]) der ja in England als Autorität gilt.

Welches ist nun das Resultat unserer Betrachtungen über das englische Recht? Trotzdem gewisse Punkte unklar, ja sogar manche Fragen bei dem Mangel an Gerichtsentscheidungen noch ungelöst sind, so geht man doch kaum zu weit, wenn man behauptet, dass der

---

[133]) Vgl. noch Abbott-Shee, citiert bei Lowndes S. 143. Supposing the cargo to be saved and the vessel totally lost by such voluntary stranding, are the rescued goods to contribute for the ship? Upon this subject great diversity of opinion exists among foreign Jurists. The question does not appear to have ever directly arisen in our courts and although some English writers have determined it in the negative, their opinion has not abtained a general and unqualified concurrence.

Für Nordamerika unterliegt die im Text vertretene Auffassung keinem Zweifel. Vgl. Anm. 146.

[134]) s. S. 353, 354.

[135]) Benecke, Syst. des Assekuranz- und Bodmereiwesens. S. 60. „Werden die Güter übergeladen, so ist der Fall möglich, dass die Güter gänzlich gerettet werden, wenn das Hauptschiff mit den an Bord befindlichen Waren völlig verunglückt. Der Eigentümer der überladenen Güter kann sich also nicht beklagen, dass auch der andere Fall möglich ist, dass seine Güter gänzlich verunglücken und die in dem Schiff zurückgebliebenen und nachher aus dem Schiffbruch geretteten Güter zu seiner Entschädigung nicht beitragen."

„Erfolg“ wenigstens in seiner strengen Bedeutung dem englischen Rechte fremd ist. Ob man im übrigen die zeitweilige Erhaltung des Schiffes nach dem Opfer als Voraussetzung der Vergütung anzuerkennen hat, bleibt zweifelhaft. Mir scheint es jedoch natürlich, auch dies für das englische Recht zu verneinen.[136])

f) Nordamerika.

§ 37.

Im Recht der Vereinigten Staaten von Nordamerika lassen sich, trotzdem auch hier jede Kodifikation fehlt, die einzelnen Normen, die unsere Frage betreffen, mit grösserer Sicherheit feststellen.

Was zunächst das Erfordernis des Kausalzusammenhanges anlangt, so scheint zwar die Definition der grossen Haverei, wie sie ein amerikanischer Gerichtshof[137]) gegeben hat, für dasselbe zu sprechen. Es werden nämlich folgende drei Voraussetzungen aufgestellt:

1. drohende, gemeinsame Gefahr,
2. Opfer im gemeinsamen Interesse.
3. by the loss incurred the safety of the other interests involved must be at least for the time be accomplished, d. h. kurz, „zeitweilige Rettung von Schiff und

---

[136]) Vgl. insbes. noch Arnould II S. 798 ff. und Lowndes S. 141. Ought however a distinction to be made in case the ship is not ultimately saved? . . . . The completion of the voyage of the ship is immaterial; the motive which constitutes general average being not the completion of the common adventure but the rescuing of the whole or of so much as can be rescued from an imminent danger it is enough that the cargo or a part of it has been rescued aud brought for the time into safety. Vgl. Govare S. 46: Cette théorie (Verwerfung eines günstigen Erfolges) est absolument acceptée aujourd'hui par les tribunaux anglais et américains „It is now settled, that if the general preservation be the object, it is immaterial, wether the object be attained or not.“ Crump 273 c. Lowndes 23. Vgl. endlich Carver S. 362, der als Hauptbedingung der Kontribution aufstellt: „if some of the property be ultimately saved.“

[137]) Vgl. Lowndes S. 606.

Ladung durch das Opfer“ wird erfordert, wenn Kontribution statthaben soll. Derselben Ansicht ist Kent[138]) und auch offenbar Lowndes.[139]) — Doch dies ist unrichtig; nach dem heutigen in der Praxis geltenden amerikanischen Recht wird vielmehr Kausalzusammenhang zwischen Rettung und Opfermassregel nicht erfordert.[140])

Es frägt sich nun, inwieweit eine Rettung nach dem Opfer verlangt wird. Hier wird verschiedentlich betont, dass die Rettung nur zeitweilig zu sein braucht.[141]) Indessen diese Bestimmung wird überflüssig, wenn man erwägt, dass nach neuerer nordamerikanischer Rechtsübung überhaupt jeder gerettete Gegenstand kontributionspflichtig ist, nicht aber etwa die Erhaltung des Schiffes eine bestimmte Zeit lang notwendig ist. Es gilt nämlich der

---

[138]) Vgl. Kent, Commentaries an American law. III S. 233. Before the contribution takes place, it must appear, that the goods sacrificed were the price of savety to the rest, and if the ship be lost notwithstanding the jettison, there will be no ground for contribution.

[139]) Vgl. Lowndes in seiner vergleichenden Zusammenstellung der Vorschriften über grosse Haverei in den einzelnen Ländern XXX. 2. Can there be general average, when the measures taken are unsuccessful? (für Nordamerika) No., except so far as is necessary to restore eventual equality. Die Antwort hätte wohl vielmehr lauten sollen: „Ja, es müsste denn sein, dass keine Ungleichheit auszugleichen wäre!“

[140]) Parsons S. 281: It would seem that this was a material qualification of the rule requiring the object, for which the sacrifice is made, to be attained „by means of the sacrifice.“ We think the general use of language to the contrary has arisen from the fact, that in a vast majority of cases, in which property is sacrificed, to save the rest and the rest is saved, it is saved by means of the sacrifice (!), vgl. Gourlie, citiert bei Lowndes S. 607 und Ulrich S. 429.

[141]) Vgl. Gourlie citiert bei Lowndes S. 607, Kent III. S. 239. A temporary safety is all that is requisite to entitle the owners of the property sacrificed to contributions, and if the ship survives the disaster and be afterwards lost by another, still the goods saved in the second disaster must be contributory to the original loss, for without that loss they would have been totally destroyed.

Satz, dass, if some part is recovered, there must be a contribution.[142])

Dementsprechend wurde in einem Falle die Verteilung von einem amerikanischen Gerichtshof[143]) zugelassen, trotzdem das Schiff, unmittelbar nachdem das Opfer gebracht war, noch in derselben Gefahr zu Grunde ging. Die aus dem Schiffbruch geretteten Waren hatten das Opfer zu vergüten. Übrigens liefert die Zulässigkeit eines Totalopfers[143. (a)] und zwar nicht nur der Ladung, sondern auch des Schiffes, einen neuen Beweis für die amerikanische Auffassung der vorliegenden Frage.

Eine Ausnahme ist für den Fall des Seewurfs zu statuieren. Hier soll ein Ausgleich nur statthaben, wenn das Schiff gerettet wird.[144])

Dagegen findet das allgemeine Princip strikt Anwendung auf den Fall der absichtlichen Strandung. Man kann hier ganz deutlich die Wandlung erkennen, die sich in den Anschauungen der amerikanischen Praxis vollzogen hat.[145]) Folgender Rechtsfall (Bradhurst v. Columbian) kam vor die Gerichte. Ein Schiff, durch den Sturm vom Anker losgerissen, wird absichtlich, um nicht auf andere Schiffe zu treiben, auf den Strand gesetzt. Das Schiff geht zu Grunde, aber Waren werden

---

142) Vgl. Ulrich S. 429.

143) Vgl. Arnould S. 799, 800, der sich auf Philipps stützt.

The case refered to is that of Caze v. Reilly; and see also Walker v. Unit. St. Ins. Co. 11. Sery & Rawle 61, ein amerikanischer Rechtsfall, in which contribution was allowed for masts, sails and anchors sacrificed for the common safety, though the ship was totally lost by the very perils they were sacrificed to avert.

143. (a) Vgl. Parsons S. 250 . . the jettison of the whole cargo may be justified and give a claim for contribution on the ship; or that the whole ship and freight may be sacrificed to save the cargo; in which case the cargo should contribute.

144) Parsons II S. 281, Anm. 3: That rule (Erhaltung des Schiffes: Kontribution; Untergang des Schiffes: keine Kontribution) is correct in all its parts, when applied to a mere case of jettison.

Vgl. Ulrich S. 429 und bei diesem citiert Gourlie S. 9.

145) Das folgende nach Lowndes S. 126—135.

gerettet. Eine Kontribution wurde nicht zugelassen. — Dieses Urteil gab Veranlassung zu mannigfachen Diskussionen über die Frage des „Erfolges“ bei der absichtlichen Strandung. Ihre Lösung wurde endlich herbeigeführt durch eine Entscheidung des Supreme Court of the United States aus dem Jahre 1839 — betreffend folgenden Fall: Ein Schiff, das aus einer Bay in See stechen wollte und durch Sturm verhindert wurde, wirft Anker an einer vorspringenden Landspitze. Es kommt dort in solche Lage, dass der Kapitän, um Schiff und Ladung zu retten, dasselbe auf den Strand laufen lässt. Das Schiff konnte nicht wieder abgebracht werden. — Hier wurde in der Entscheidung ausgesprochen: that a voluntary stranding is equally the subject of general average, wether the stranded ship is afterwards saved and repaired or is **totally lost** by the stranding. Das Princip, dass es auf das Opfer selbst, nicht aber auf den Zustand nach dem Opfer ankommt, ist seitdem in Nordamerika in Übung gekommen: the rule now universally acted on throughout the United States.[146]) Es ist jetzt als geltendes Recht zu betrachten. — So findet denn bei der absichtlichen Strandung auch dann Havereivergütung statt, wenn das Schiff dabei zu Grunde geht.

Ziehen wir kurz das Resultat aus unseren Betrachtungen, so lässt sich nicht leugnen, dass im Recht der Vereinigten Staaten mit Vollziehung des Opfers, wenn sonst die nötigen Voraussetzungen gegeben sind, die verschonten Vermögenswerte kontributionspflichtig werden.[136]) Dies ist das allgemeine Princip, das allerdings für den Wurf durchbrochen zu werden scheint.

§ 38.

Hiermit können wir unsere Untersuchungen bezüglich des geltenden Rechtes beschliessen. Wir finden:

[146]) Vgl. Arnould II S. 777, Lowndes S. 126 ff., Kent III S. 238, 239a und besonders b, Parsons II S. 242.

1. Die Anerkennung des Erfolges, und zwar in zweifacher Weise. Einmal wird „Rettung durch das Opfer“, und dann „Rettung nach dem Opfer“ verlangt, und zwar so, dass entweder von der Erhaltung von „Schiff und Ladung“ oder von der Erhaltung des „Schiffes“ die Havereivergütung abhängig gemacht wird.

Hierher sind alle unter A und B 1) und 2) aufgezählten Rechtsgebiete zu rechnen.

2. Die Verwerfung des Erfolges. Hierzu gehören nicht bloss sämtliche unter C genannten Rechte, sondern auch die unter B 3), denn die Voraussetzung der Erhaltung von „Schiff oder Ladung“ bedeutet materiell nichts weiter, als dass jeder begünstigte Gegenstand nach dem Opfer kontributionspflichtig ist.

Wir finden danach die „Erfolgstheorie“ vertreten in den Rechten von:

Frankreich, Griechenland, Rumänien, Haiti, Monaco, Belgien, Niederland, Italien, Türkei, Egypten, Portugal, Argentinien und Uruguay, Deutschland und Dänemark, Spanien, Mexico, Costa Rica, Venezuela, Peru, Nicaragua und Brasilien.

Den „Erfolg“ kennen nicht die Rechte von:

Russland und Finnland, Schweden und Norwegen, England, Nordamerika, Chile, Columbia, San Salvador, Guatemala und Honduras.

So stellt sich denn heraus, dass das Erfordernis des Erfolges im heutig geltenden Recht keineswegs allgemein anerkannt ist, wenn auch zugegeben werden muss, dass die im französischen Recht entstandene Theorie ziemlich viel Boden gewonnen hat.

III. Dogmatischer Teil.

Wenn wir so die Vorschriften der einzelnen Rechte rein sachlich geprüft haben, ohne Partei zu ergreifen; wenn wir erkannt haben, wie die einzelnen Bestimmungen sich schroff widersprechen; wenn wir ferner erwägen, dass durch diese verschiedenen Lösungen unserer Frage die eigentümlichsten der Billigkeit häufig zuwider laufenden Resultate erreicht werden können, besonders da ja die Haverei vor allen andern Instituten in ihrer praktischen Wirkung ein internationales ist: so drängt sich von selbst schliesslich die Frage auf, welches ist theoretisch und praktisch der richtige Standpunkt?

1. Allgemeines.

§ 39.

Um dieser Frage näher zu treten, müssen wir zunächst über die allgemeinen Principien der Havariegrosse einen klaren Blick zu erlangen suchen. Wie hat man jedoch zu verfahren, wenn man ein Institut ganz allgemein in seinen Grundelementen charakterisieren will? Welche sind als solche anzuerkennen? Doch offenbar nur die, welche alle Rechte, in denen es Aufnahme gefunden, unbedingt aufstellen. Ein Blick auf das heutige Recht zeigt, dass die grosse Haverei wirklich in dieser Weise sich behandeln lässt. Die Erfindungen und Entdeckungen der Neuzeit, die den Seeverkehr auf eine nie geahnte Höhe hoben und so die Verbindungen getrennter Länder inniger gestalteten, haben dazu beigetragen, dass unser

Institut wirklich den Charakter eines einheitlichen bekommen hat. So lassen sich leicht gewisse Hauptprinzipien von allgemeiner Geltung nachweisen.

Nach heutigem Recht hat die grosse Haverei zwei Voraussetzungen, Gefahr und Opfer, die jedoch näher zu bestimmen sind:

1. Die Gefahr muss sein eine drohende und allen Interessen, Schiff und Ladung gemeinsame. Ihr Vorhandensein, das nach menschlichem Ermessen zu beurteilen ist, rechtfertigt und macht notwendig:

2. das Opfer, das ein ausserordentliches demnach sein und absichtlich, im Interesse aller zum Zweck der gemeinsamen Rettung gebracht werden muss.

Fast alle Legaldefinitionen [147]) enthalten diese Momente der grossen Haverei. Nirgends im geltenden Recht wird die Voraussetzung des Erfolges formell wenigstens auf gleiche Stufe mit den unter 1. und 2. genannten gestellt. Diejenigen Gesetze, die ihn vertreten, fügen ihn in Form einer Generalklausel der allgemeinen Definition in einem besonderen Artikel an.

Wenn also feststeht, dass unter jenen Vorbedingungen ein Ausgleich stattfindet, so muss sich daraus mit Notwendigkeit ergeben, auf welcher Idee die Havereivergütung beruht. Sie hat ihre Basis einzig und allein in der Schiff und Ladung während einer Seereise verbindenden Gefahrsgemeinschaft.[4]) Darüber herrscht kaum noch Zweifel heute. Der Gedanke hat häufig Ausdruck

---

[147]) Vgl. z. B. Deutschland H. G. B. Art. 702,
Niederland W. v. K. Art. 696,
Belgien C. d. c. r. Art. 99, 102,
Frankreich C. d. c. Art. 397, 410,
Spanien C. d. c. Art. 930.
Portugal C. c. Art. 635 § 1,
Italien C. d. c. Art. 506, 519,
Schweden § 142,
Norwegen § 69,
Dänemark § 217,
Russland H. O. Art. 397.

gefunden.[148]) Da die Gefahrsgemeinschaft besteht zwischen Schiff und Ladung, so kann man ohne weiteres einen Schluss thun auf den Charakter der Schuld. Sie ist dinglich d. h. mit dem Untergang einer Sache, zu deren Gunsten in gemeinsamer Gefahr ein Opfer gebracht ist, geht auch die Beitragsschuld derselben zu Grunde.[149]) Wenn dies bei Sachopfern unbestritten ist, so hat man doch geglaubt, dass die Sache bei Geldopfern sich anders gestalten müsse. Bodmereischulden haben natürlich dieselben Wirkungen wie Sachopfer, wegen des Pfandrechts, das an Schiff und Ladung entsteht in solchem Falle. Aber wenn die Schuld nicht in einem Bodmereivertrage contrahiert wird? Dann, hat man gesagt, ist die Schuld der begünstigten Interessenten eine beschränkt persönliche, d. h. der Eigentümer einer Sache, für die eine Schuld contrahiert wurde, haftet mit dieser resp. mit seinem Vermögen auf Werthöhe derselben, wenn sie zu Grunde geht.[150]) Indessen wenn man einmal Geldaufopferungen als einen Akt grosser Haverei rechnet, so müssen sie auch deren Principien unterworfen werden, mithin muss auch in solchem Falle die Schuld, die entsteht, als eine

---

[148]) Vgl. Motive zum preuss. Entw. zu Art. 571, 578. Protokolle der Kommissionsberatungen S. 2635, 2778, 2794, 4083, 4084.

[149]) Da nun aber die Gefahrsgemeinschaft besteht zwischen Schiff und Ladung während der Seereise, so kann die Dinglichkeit der Schuld sich nur auf die Dauer der Seereise beschränken. Ist diese vollendet, ist die kontributionspflichtige Sache einmal an das Land gekommen, so wird die dingliche Schuld sofort zu einer beschränkt persönlichen des Eigentümers.

[150]) Vgl. Molengraaff, Internationale Avarij-Grosse Regeling S. 94: avarij-grosse uitgaven moeten omgeslagen worden over de waarde, die de bijdrageplichtige goederen op het ogenblick dier uitgave bezitten. Noch de bevoegtheit van de reeders om deze kosten te verzekeren, noch het hie toekomende recht van afstand noch de zoogenaande rechtsregel, dat men aan de zee niet meer moet verliezen, dan men haar toevertrouwed heeft, kaan eene voldoende reden zijn, om avarij grosse altijd uit te sluiten, als later alles vergaat, of tot het geredde te beperken, als de waarde daarvan minder bedraagt, dan de gemaakte kosten.

rein dingliche betrachtet werden. Übrigens dürfte die Praxis doch fast nur Bodmereischulden kennen.

Somit lassen sich denn die allgemeinen Grundelemente unseres Instituts kurz dahin zusammenfassen:

Grosse Haverei liegt vor, wenn in drohender, allen gemeinsamer Gefahr zum Zweck gemeinsamer Rettung absichtlich ein ausserordentliches Opfer gebracht wird. Die Kontribution wird geleistet von den verschonten resp. begünstigten Vermögenswerten. Ihre Schuld ist dinglich. Zurückzuführen ist die Vergütung auf den Gedanken einer Schiff und Ladung während der Seereise verbindenden Gefahrsgemeinschaft.

2. Erfolg im engeren Sinne.

§ 40.

Neben diesen Grundelementen wird nun vielfach das Erfordernis des Erfolges aufgestellt, das die Harmonie des ganzen Institutes stört, eine consequente Anwendung der Grundprincipien unmöglich macht und schliesslich praktisch zu den unbilligsten Resultaten führt.

Die Konsequenzen liegen ganz klar auf der Hand. Wo Kausalzusammenhang zwischen Opfer und Rettung erfordert wird, kann zunächst nie eine Verteilung stattfinden, wenn nach dem Opfer irgend ein anderer günstiger Umstand die Rettung der verschonten Vermögenswerte herbeigeführt hat. Hat sich ferner der Schiffer über die Gefahr getäuscht, und wird von ihm etwas geopfert, also in vermeintlicher Gefahr, so kann dies niemals vergütet werden: wo die objektive Gefahr fehlt, kann auch nicht von einem Erfolg der Rettungsmassregel die Rede sein.[151])

Oder wird ein Opfer gebracht und tritt, wenn auch erst später, vollständiger Untergang des Schiffes ein, wo-

[151]) Vgl. Heck S. 177, 178.

bei jedoch Waren geborgen werden, so kann man vom Standpunkt des Kausalzusammenhanges aus unmöglich sagen, dass der Ausgleich zulässig sei, denn es wird sich kaum behaupten lassen, dass die Rettung der einzelnen beim Schiffbruch geborgenen Gegenstände durch das Opfer herbeigeführt ist. Die Errettung dieser Objekte ist vielmehr hier den Rettungsmassregeln zu verdanken, die von einem nahegelegenen Strande getroffen worden sind.

Dies sind Konsequenzen, die in gewissen Fällen eintreten werden.

Daneben aber erhellt noch eins: Wird im Gesetz das Erfordernis des Kausalzusammenhanges als Voraussetzung der Havereivergütung aufgestellt, und wird damit dieser Voraussetzung dieselbe Bedeutung wie den andern oben erwähnten beigelegt, so ergiebt sich als unabweisliche Folge für jeden Havariegrossefall, dass, ebenso wie bei der Aufmachung der Dispache bewiesen werden muss, dass eine gemeinsame Gefahr vorhanden war und dass das Opfer im Interesse aller ausserordentlicherweise gebracht wurde, schliesslich, um die Kontribution eintreten zu lassen, der Beweis verlangt werden muss, dass die Rettung eine Folge des Opfers war. Theoretisch lässt sich dagegen nichts sagen. Ob aber praktisch der Beweis zu erbringen sein wird, ist zum mindesten zweifelhaft. — Die misslichen Folgen einer derartigen Theorie werden also nicht bloss bei besondern Sachlagen, sondern in jedem Fall sich zeigen.

Nehmen wir beispielshalber den Fall der St. Anne, den Emérigon auf Grund des französischen Rechts zu entscheiden hatte (S. 38). Hier tritt die Unbilligkeit ganz deutlich hervor. Die allgemeinen Voraussetzungen der Haverei waren erfüllt: die Gefahr in jeder Weise geeignet, ein Opfer notwendig zu machen; dieses wiederum war so vollzogen, dass eine Vergütung nur billig erschien. Hier trat hindernd das Erfordernis des Kausalzusammenhanges in den Weg: die Rettung hätte durch das Opfer

herbeigeführt sein sollen. Dies war allerdings nicht geschehen. Somit war die Verteilung ausgeschlossen.

Die Unzweckmässigkeit und Unbilligkeit ist so offensichtlich, dass sie die Frage nahe legt, ob nicht auch rein theoretisch in der Einführung des Erfolges ein Fehler liegt.

Wir sahen, dass die Kontribution ihre Basis in der Gefahrsgemeinschaft hat, und dass sie sich anschliesst an ein Opfer, das von einem dem Interessenkreise derselben angehörigen Objekte gebracht wird. Dies ist die Auffassung des modernen Rechts. Wenn nun irgend etwas geopfert wird, so geschieht dies in der Hoffnung, dadurch das übrige zu retten. Ohne diese Hoffnung — Möglichkeit — Wahrscheinlichkeit — würde ein Havereiakt garnicht existent werden; es würde sich vielmehr um ein kopfloses Vorgehen handeln. — Also eine Hoffnung auf Rettung wird geschaffen für diejenigen, deren Eigentum verschont bleibt; sie wird völlig vernichtet für diejenigen, deren Güter geopfert werden. Es entsteht somit ein Zustand der Hoffnungslosigkeit, d. h. Unmöglichkeit der Rettung auf der einen, ein Zustand der Hoffnung, d. h. Möglichkeit der Rettung auf der anderen Seite. Diese Verschiedenheit des Zustandes muss ausgeglichen werden.[152]) Darauf haben die Vermögensinteressen, sozusagen als Mitglieder

---

[152]) Vgl. Malengraaff S. 82.

. . . . dat recht op. vergoeding . . afhankelijk . . . alleen daarvan, of hij, wiens goed daardoor is opgeofferd in zulk an nadeelige positie is gebracht, dat hij eene schade lijdt, die de anderen niet lijden.

S. 96 . . . moet men hem, wiens goederen opgeofferd zijn, of die kosten betaalt heeft, in denzelfden toestant brengen, waarin hij zou verkeerd hebben, indien in plaats van zijne goederen die van een ander opgeofferd of die uitgaven door een ander getaan waren.

Vgl. Lowndes S. 38 . . . in result no one is to be better off, than if instead of his some other party's property had been given for the sake of all.

Vgl. insbesondere auch Denis-Weil S. 344. Au moment, où le sacrifice était effectué, le sacrifice leur profitait par cela seul qu'il leur donnait l'espoir de salut. — Vgl. auch S. 346.

der Gefahrsgemeinschaft, Anspruch. Der Ausgleich kann durch die Natur[153]) herbeigeführt werden, wenn nämlich die verschonten Objekte nach dem Opfer durch ihren Untergang sämtlich in den Zustand der Hoffnungslosigkeit geraten. Sobald jedoch die Hoffnung auf Rettung auch nur eines Gegenstandes sich realisiert, bleibt im Verhältnis zu den geopferten Waren ein ungleicher Zustand bestehen, dessen Ausgleich auf Grund der Gemeinschaft zu verlangen ist. Dabei ist es natürlich gleichgültig, ob die Realisation der Hoffnung auf Rettung eine Folge des Opfers ist. Die Hoffnung war erkauft um den Preis der Hoffnungslosigkeit der geopferten Güter. Das ist das entscheidende Moment, welches im Grunde genommen nur auf der consequenten Durchführung der unser ganzes Institut beherrschenden Grundidee der Gefahrsgemeinschaft beruht. — Sobald man also den Erfolg als Erfordernis[154]) einführt, wird dieses Princip durchbrochen. Demnach muss auch rein theoretisch die Voraussetzung des Kausalzusammenhanges als ein Fehler im System bezeichnet werden.

---

[153]) Vgl. Heck S. 179 a. E.

[154]) Vgl. Morel S. 18. Quelques auteurs ont ajouté une quatrième condition, c'est que le sacrifice une fois fait ait procuré la conservation du navire et de la cargaison; c'est là une erreur; la perte des objets que le capitaine a voulu sauver peut bien empêcher qu'il y ait lieu à contribution, mais elle ne fait pas que l'avarie commune n'ait existé avec tous les caractères que la loi attribue. Ce nést pas l'avarie qui fait défaut dans ce cas, c'est l'action en contribution qui s'efface devant le sinistre majeur qui a amené la perte du navire et de la cargaison.

Dagegen Desjardins S. 185.

Ce n'est pas l'avarie qui fait défaut, sans doute; mais c'est l'avarie commune. L'avarie n'est commune que si elle est supportée en commun; elle implique la contribution qui est sa raison d'être. C'est pourquoi la terminologie ordinaire est à la fois logique et juridique.

Jedenfalls muss man, wo das Erfordernis des Erfolges einmal aufgestellt ist, ihn auch als ein wesentliches Moment der grossen Haverei auffassen, selbst wenn ihn das Gesetz auch nur statuiert in Form einer die Verteilung in allen Fällen der grossen Haverei beschränkenden Generalklausel.

Betrachten wir z. B. folgende beiden Fälle:

1. Der Kapitän eines vom Sturm bedrängten Schiffes wirft Waren. Dadurch tritt Rettung ein. — Kontribution muss statthaben.

2. Der Kapitän eines vom Sturm bedrängten Schiffes wirft Waren; die Lage des Schiffes verschlimmert sich. Er lässt Masten kappen. Dadurch endlich tritt Rettung ein. — Kontribution muss statthaben für das Opfer der Masten; sie ist unzulässig zur Vergütung der geworfenen Waren.

So würden die beiden Fälle nach der Lehre vom Kausalzusammenhange zu entscheiden sein. Kann man sagen, dass hier noch das Princip der Gefahrsgemeinschaft rein vertreten ist? Sicher nicht, sonst müssten auch im zweiten Falle die geworfenen Waren vergütet werden. Denn ihr Zustand ist hoffnungslos, während für die verschonten Güter durch ihr Opfer ein Zustand der Hoffnung geschaffen wurde; ein Ausgleich musste demnach eintreten, da ja die Hoffnung der letzteren schliesslich realisiert wurde. — Der Entscheidung in den obigen Fällen liegt vielmehr das Princip der „Haftung aus der Bereicherung" zu Grunde. Demnach müssen dann ganz richtig im ersten Falle die geworfenen Waren vergütet werden, nicht aber im zweiten Fall, denn auf Seiten der verschonten Objekte läge gegenüber den geopferten darum keine Bereicherung vor, weil ihr Zustand nach dem Wurf sich ja noch verschlimmerte. Erst die gekappten Masten wären daher zu vergüten. Sonach ist mit dem allgemein anerkannten der Havereikontribution als Basis dienenden Princip der Gefahrsgemeinschaft die Lehre vom Kausalzusammenhange unvereinbar.

Indessen es fragt sich, ob nicht mit ihrer Verwerfung vielleicht noch grössere Nachtheile verbunden sind? Es ist hier folgendes nicht zu übersehen. Wenn z. B. der Schiffer weiss, dass die Havereiverteilung eintritt, unbekümmert darum, ob ein gewisses Resultat gerade als Folge des Opfers sich ergiebt, so wird er in der Wahl

seiner Mittel nicht immer mit der gehörigen Sorgfalt zu Werke gehen, er wird die Zweckmässigkeit einer Opfermassregel nicht immer besonderer Erwägung unterziehen, und so vielleicht oft mehr zu opfern gezwungen sein, als wenn sein Handeln beeinflusst worden wäre von der Furcht, eventuell des Vorteils der Havereivergütung entbehren zu müssen. — Der Einwand scheint auf den ersten Blick nicht ungerechtfertigt. — Indessen wie liegt umgekehrt der Fall, wenn der Schiffer weiss, dass nur unter der strengen Bedingung der „Rettung durch das Opfer“ die Verteilung eintreten kann? Hier wird er sehr lange zaudern, ehe er sich überhaupt zum Opfer entschliesst und somit leicht einen totalen Verlust herbeiführen. Das Risiko wäre also noch grösser als im ersten Fall.

Aber abgesehen davon ist doch ein allzu leichtsinniges Vorgehen des Schiffers gar nicht so sehr zu befürchten, denn er muss sich ja doch immer bewusst sein, dass das Opfer zum Zweck der gemeinsamen Rettung gebracht werden muss. Ist dies erweislich nicht geschehen, so wird der Ausgleich versagt. Im Hinblick darauf wird der Schiffer nicht kopflos opfern.

Da aus allen diesen Betrachtungen sich das Resultat ergiebt, dass das Erfordernis des Erfolges (im engeren Sinne) praktisch unzuträglich, theoretisch verwirrend und inkonsequent ist, sein Fehlen andererseits keinen Nachteil für die Sicherheit der Rechtsübung und für die Erreichung des mit unserem Institut verbundenen Zweckes bietet — so scheint mir die Lehre vom Kausalzusammenhange d. h. der „Rettung durch das Opfer“ verworfen werden zu müssen.

---

3. Erfolg im weiteren Sinne.

§ 41.

Damit ist jedoch die Frage vom „Erfolge“ in dem Sinne, wie die Wissenschaft das Wort braucht, noch

nicht gelöst (S. 3). Die Betrachtung des heut geltenden Rechtes hat uns vielmehr gelehrt, dass man den Standpunkt der „Rettung nach dem Opfer“ vertreten und doch verschiedener Ansicht in seiner speciellen gesetzlichen Normierung sein kann. Es handelt sich nämlich um den Gegenstand der Rettung. Wir fanden zwei Auffassungen, die nähere Betrachtung verdienen: „Rettung von Schiff und Ladung“ und „Rettung des Schiffes“ (S. 83).

Es soll also ein Ausgleich nur dann stattfinden, wenn einmal „Schiff und Ladung“ resp. das „Schiff“ gerettet worden war nach dem Opfer. Eine endgültige Erhaltung wird nicht erfordert, sodass z. B. ein späterer Untergang, wofern nur noch kontributionspflichtige Objekte übrig bleiben, der Vergütung nicht im Wege steht. — Welches mag wohl der Zweck derartiger Bestimmungen gewesen sein? Abgesehen davon, dass sie auf das Erfordernis der navis salva im römischen Recht zurückzuführen sein werden,[155]) scheint mir nur ein Gedanke hier Platz gegriffen zu haben. Wenn nämlich beispielsweise in der höchsten Not geworfen wird, darauf Schiff und Ladung zu Grunde gehen, aber dennoch die Rettung einzelner Waren gelingt, wer will dann erkennen, ob hier ein ordnungsmässiger Havereiakt oder aber ein wildes „sauve qui peut“ vorlag? Einerseits könnte es ungerecht sein, wollte man die aus dem Schiffbruch geretteten Waren zur Vergütung der geopferten heranziehen, da doch im Augenblick des Opfers womöglich für beide die Unwahrscheinlichkeit der Rettung gleich gross war. Andererseits erscheint dies wieder nur gerecht, wenn man erwägt, dass auf der See ein ewiger, oft plötzlicher Wechsel herrscht. Minuten können von Bedeutung sein, und somit bestand für die verschonten Güter vielleicht doch eine, wenn auch nur geringe Hoffnung auf Rettung. Um dergleichen Schwierigkeiten aus dem Wege zu gehen — das ist wohl der Gedanke gewesen — hat man die

[155]) d. h. navis salva nach der üblichen Auslegung.

Kontribution von dem Eintritt eines bestimmten Zustandes nach dem Opfer abhängig gemacht, nämlich von der zeitweiligen Rettung von Schiff und Ladung, resp. bloss des Schiffes. — Ist damit der Zweck des leichteren Beweises eines Havereiaktes erreicht worden? — Man ist von einer Schwierigkeit in die andere gekommen, denn unklarere und praktisch schwerer bestimmbare Begriffe, als die eingeführten es sind, lassen sich kaum denken. Schon die Betrachtung der lex Rhodia hat uns das vor Augen geführt (S. 14 ff.). Wann kann man sagen, dass eine Rettung eingetreten ist?

1. Wenn die Gefahr vorüber ist.[14.] Jedoch den Endpunkt einer Gefahr auf der See zu bestimmen ist schwierig. Leicht kann wirklich eine Rettung des Schiffes eingetreten sein, infolge eben derselben Gefahr findet dann trotzdem der Untergang statt. Soll in solchem Fall ein Ausgleich nicht eintreten? Es kann auch eine Gefahr unmittelbar von einer andern gefolgt sein. Wer will dann bestimmen, wann die erste geendet hatte?

2. Oder aber die Rettung könnte dann als eingetreten gelten, wenn das Schiff noch eine gewisse Zeit nach der Opfermassregel erhalten bleibt.[10. 12.] Auch dies wäre jedoch keine sichere Bestimmung. Denn man kann doch nicht eine feste Spanne Zeit fixieren, nach welcher in jedem Falle die Zulässigkeit der Havereiteilung zu beurteilen wäre. — In zweifelhaften Fällen würde auch eine derartige Vorschrift versagen.

3. Ferner könnte man meinen, dass das Schiff dann als gerettet zu betrachten wäre, wenn es an einen anderen Ort gelangt ist.[13.] Auch diese Auslegung leidet jedoch an derselben Unbestimmbarkeit. Wer vermöchte im Aufruhr der Elemente dies nachzuweisen? Ausserdem wäre eine derartige Auffassung unrichtig, denn z. B. ein sinkendes Wrack kann noch weit von den Wogen weggetrieben werden.

4. Endlich geben uns einzelne Gesetze selbst eine Auslegung an die Hand, indem sie den Ausgleich von

der Reisefortsetzung abhängig machen.[156]) Aber ist damit nun jeder Zweifel gehoben? Gerade in Fällen, wo man schwankt, wird dies nicht ausschlaggebend sein; immerhin ist zuzugeben, dass diese Auffassung der „Rettung des Schiffes" noch am sichersten zu einer richtigen Entscheidung führen kann.

So ergiebt sich denn, dass, praktisch genommen, wenn der Zweck war, den Beweis eines Havereiaktes zu erleichtern, dieser keineswegs durch die Aufstellung eines solchen Erfordernisses erreicht wird.

Abgesehen von der Beweisfrage, ist es aber auch klar, dass hier wieder ein Bruch mit dem Hauptprincip der grossen Haverei vorliegt. Denn wenn eben die Grundidee derselben ist, dass an das im Kreise der Gefahrsgemeinschaft gebrachte Opfer die Vergütung sich anschliesst, so sieht man nicht ein, warum diese erst von der zeitweiligen Rettung des Schiffes oder gar des Schiffes und der Ladung nach dem Opfer abhängen soll.

4. Der richtige Standpunkt.

§ 42.

Auf Grund der angestellten Betrachtungen müssen wir das Erfordernis des Erfolges verwerfen. Ein Ausgleich muss vielmehr unabhängig von dem Eintritt eines solchen stattfinden, sobald das Opfer gebracht ist, und zwar ist dazu jeder verschonte Gegenstand, der erhalten bleibt, heranzuziehen. — Dies ist unserer Auffassung nach die einzige konsequente und zweckdienliche Lösung der Frage. — Der Einwand, dass vielfach bei dieser Regulierung Verteilung ganz ungerechterweise eintreten wird, ist unbegründet, denn es wird übersehen, dass ein Havariegrosseakt erst zur Existenz kommt, wenn be-

[156]) Meistenteils indirekt: „en continuant le voyage". Vgl. C. d. c. Art. 424, Italien c. d. c. Art. 641. Portugal c. c. Art. 642 § 1 und andere. S. auch Anm. 15.

stimmte Voraussetzungen vorhanden sind. Die strenge Beobachtung dieser macht eben das Erfordernis des Erfolges überflüssig und schliesst eine ungerechte Verteilung aus. Wenn bewiesen werden muss, dass die Gefahr — nach menschlichem Ermessen — alle Interessen gemeinsam bedrohte, dass daher zum Zweck der Errettung aller ein ausserordentliches Opfer gebracht war, wobei natürlich menschliches Wissen und Berechnung wieder zu Grunde zu legen sind; wenn die Erfüllung aller dieser Vorbedingungen bewiesen werden muss, so ist die Gefahr einer unbilligen Kontribution gehoben. Greifen wir zur besseren Erläuterung zurück auf einen schon früher (S. 19) erwähnten Fall.

Ein Schiff wird vom Sturm dicht an die Küste verschlagen, es ist rettungslos verloren. In wenigen Minuten muss es gegen die Felsen geworfen werden und zerschellen; dessen sind sich alle Schiffsinsassen wohl bewusst. — Der Kapitain jedoch versucht das, wie er wissen sollte, unnütze Mittel des Seewurfs, von der Verzweiflung dazu getrieben. Kaum ist dies geschehen, so wird das Schiff gegen die Klippen geschleudert und geht im Augenblick zu Grunde. Indessen vom Strande aus werden einige von den im Schiff zurückgebliebenen Waren geborgen.

Hier, so werden die Gegner des von uns vertretenen Standpunktes ausführen, müssten, wenn man von dem Erfordernis des Erfolges ganz absieht, die geworfenen von den geretteten Objekten vergütet werden, und das wäre vollkommen unhaltbar. — Prüfen wir näher. Wenn die Klage auf Kontribution in diesem Fall vor den Dispacheur käme, müsste er fragen:

1. Lag eine drohende Gefahr vor?
2. War die Gefahr eine allen gemeinsame?
3. War das Opfer ein ausserordentliches?

Alles dies würde zweifellos zu bejahen sein.

4. Konnte das Opfer im gemeinsamen Interesse wirklich gebracht werden?

Hier wird der Dispacheur einen verneinenden Bescheid erhalten. Das Schiff, wie eventuell die Mannschaft bezeugen wird, war rettungslos verloren. Das Opfer, welches in dieser Lage des Schiffes vollzogen wurde, kann nicht als ein Opfer zum Zweck gemeinsamer Rettung betrachtet werden, denn der Zustand der Hoffnungslosigkeit herrschte überall.[156a]) Die geworfenen Güter kamen nicht in eine schlechtere Lage als die im Schiff zurückgebliebenen. — Dem allgemeinen Charakter der grossen Haverei entsprechend muss hier die Vergütung versagt werden, nicht aber, weil die Rettungsmassregel nicht von Erfolg begleitet war.

Wie ist nun aber von unserem Standpunkt aus ein Totalopfer zu beurteilen? Nehmen wir an, es wird die ganze Ladung ausgeworfen. Ist das Schiff kontributionspflichtig? — Die Frage wird je nach den einzelnen Systemen verschieden beantwortet. Gilt als Voraussetzung der Verteilung „Rettung von Schiff und Ladung", so ist ein Totalopfer unstatthaft; gilt dagegen „Rettung des Schiffes", so würde wohl das Totalopfer der Ladung, nicht aber das des Schiffes einen Anspruch auf Ausgleich geben. — Im Grunde genommen kann jedoch nur eine Lösung der Frage möglich sein. Von unserem Standpunkt aus prüfen wir wieder, ob bei einem Totalopfer die notwendigen Vorbedingungen eines Havariegrosseaktes eintreten. Das Vorhandensein einer drohenden, Allen gemeinsamen Gefahr und eines ausserordentlichen Opfers wird sich nicht leugnen lassen. Aber kann das Opfer als ein im Interesse der Gemeinschaft gebrachtes angesehen werden, wenn sämtliche Interessen auf der einen Seite geopfert werden? — Man wird auf den ersten Blick die Frage zu verneinen und infolge davon den Auschluss eines Totalopfers zu befürworten geneigt sein.

---

156 a) Ähnlich Denis-Weil S. 345. Il y a avarie commune dès qu'il y a sacrifice pour le bien commun, on ne regarde pas à l'utilité du sacrifice, mais à la réalité.

— Indessen die praktischen Folgen würden recht nachteilige sein.[157])

Es würde z. B. in dem Falle, wo alle Waren bis auf einen kleinen Rest geopfert worden sind, Verteilung zu gewähren, wo auch dieser noch das Schicksal der übrigen Ladung teilt, sie zu versagen sein. Ausserdem wird der Schiffer stets in die Versuchung gebracht werden, zwar die Ladung im Interesse des Schiffes, nie aber das Schiff im Interesse der Ladung zu opfern, da es ja doch für ihn das gleiche Resultat haben würde, ob Schiff und Ladung zusammen untergehen, oder ob er das Schiff zur Rettung der Ladung aufgiebt. Praktisch also wäre die Behandlung eines Totalopfers als Havariegrosseaktes nur zu billigen. —

Aber wird das Opfer im gemeinsamen Interesse gebracht? Nehmen wir an, dass das Gesetz verfügt, Totalopfer seien nach den Grundsätzen der grossen Haverei zu beurteilen. Liesse sich das theoretisch rechtfertigen? So kommen wir im Wege der Construktion auf das richtige Resultat. Wenn nämlich jetzt die ganze eine Hälfte der Interessensphären geopfert wird, so hat doch entweder das ganze Schiff oder die ganze Ladung, so paradox es auch klingen mag, ein Interesse an der eigenen Aufopferung. Dieses Interesse besteht eben in der Aussicht auf Vergütung. Es hat also im Falle eines Totalopfers der eine faktisch, der andere construktiv

---

[157]) Vergleiche dazu Desjardins S. 185.

Un capitaine aurait, pour éviter un naufrage, jeté la moitié, les sept huitièmes, les quatre-vingt-dix-neuf centièmes de la cargaison et par là même atteint son but: avarie commune, on ne le conteste pas. Il a jeté le dernier centième et le navire sauvé serait affranchi de toute contribution? — Ce serait absurde!

Vgl. Morel S. 246.

Pour se condamner à soutenier une pareille thèse, contre laquelle protestent la logique et le bon sens, je conçois qu'il ait fallu commencer par professer que la loi de l'avarie commune est étrangère à l'équité naturelle.

S. auch De Courcy S. 255.

etwas gerettet. Insofern lässt sich sagen, dass das Opfer im gemeinsamen Interesse gebracht ist.[158])

So können wir von unserem Standpunkt aus praktisch wie theoretisch den Ausgleich nach stattgehabten Totalopfer nur billigen.

Es bleibt uns endlich noch übrig, die hier vertretene Ansicht an einigen Specialfällen zu exemplificieren.

1. Der Wurf von Waren und Schiffsgegenständen.

Werden in gemeinsamer Gefahr auf hoher See Waaren geworfen. Taue oder Masten gekappt, Anker geschlippt,[159]) so werden alle verschonten Objekte eo ipso kontributionspflichtig. Die Anwendung des Princips ist für diesen Fall klar.

2. Die Ableichterung.[160])

Das Überladen von Waren in Leichterfahrzeuge kann nur dann als Havereiakt aufgefasst werden, wenn darin wirklich ein Opfer liegt. Geschieht dies in absoluter Gefahrlosigkeit, bloss um z. B. den Eintritt in den Hafen möglich zu machen, so liegt keine grosse Haverei vor. Es entstehen vielmehr in solchem Falle zwei neue Interessenkreise, deren jeder eine Gefahrsgemeinschaft für sich bildet. Handelt es sich jedoch um eine, wenn auch gemilderte Aufopferung, so muss dasselbe Princip wie beim Wurf in Anwendung kommen.

3. Absichtliche Strandung.

Bei dieser wurden, wie wir gesehen haben, häufig besondere Bestimmungen erlassen. Indessen man hat

[158]) Derselbe Gedanke liegt den Worten Desjardins zu Grunde: Die ganze Ladung war geworfen worden. Sans le jet tout périssait; grâce au jet le navire relevé remboursera la valeur de la cargaison jusqu'a concurrence de . . . (folgt die Berechnung) Le jet a done pu être conçu dans l'intérêt commun et le résultat définitiv est profitable à la cargaisson comme au navire.

[159]) Diese Massregeln werden gewöhnlich unter den Begriff des „Wurfes" gerechnet. So schon im römischen Recht. Vgl. auch den Code de commerce und das belgische, niederländische und italienische Gesetzbuch.

[160]) Vgl. Frignet I S. 300 u. 339.

auch hier, wenn man die absichtliche Strandung einmal als einen Fall der grossen Haverei anerkennt, nur nötig, die allgemeinen Voraussetzungen gelten zu lassen, ohne deshalb zu unbilligen Resultaten kommen zu müssen. Aus denselben Gesichtspunkten, die für die Zulassung des Totalopfers sprachen, dürfte sogar eine Strandung, bei der der Untergang d. h. der totale Verlust des Schiffes vorauszusehen war, eine Kontribution nach sich ziehen müssen. — Selbstverständlich können wir nicht billigen, dass die Havereivergütung von der Abbringung des Schiffes abhängig gemacht wird. Es gilt eben auch hier festzustellen, ob die Gefahr, die zu dieser Massregel Anlass gab, eine drohende und allen gemeinsame, das Opfer ein ausserordentliches und absichtliches war, und im Interesse der Gemeinschaft gebracht wurde. Liegen diese Voraussetzungen vor, so tritt ein Ausgleich ein, unbekümmert darum, was und wieviel gerettet ist. — Der einzige Unterschied zwischen diesen und anderen Havariegrosseakten besteht darin, dass man bei der absichtlichen Strandung das Opfer in seiner Grösse und Ausdehnung zu übersehen nicht im stande ist im Augenblicke, wo es gebracht wird, während man in anderen Fällen gewöhnlich sofort weiss, welcher konkrete Verlust mit dem Opfer verbunden ist. Dieser Umstand ist jedoch nur von Einfluss auf die Berechnung bei der Dispache, sonst wird dadurch der Charakter der grossen Haverei nicht modificiert.

Andere Havereifälle bedürfen nicht besonderer Erörterung.

Das Resultat unserer Untersuchung ist demnach kurz folgendes: Bei der Beurteilung, ob Havereivergütung stattfinden solle, kann keineswegs entscheidend sein ein besonders charakterisierter Zustand des Schiffes und der Ladung, der durch das Opfer oder nach dem Opfer eingetreten ist. Vielmehr sind deren Zustand im Augenblick des Opfers, vor allen Dingen die äusseren Umstände, unter denen dieses erfolgt, allein ausschlaggebend. Es

ist diese Anschauung eine notwendige Konsequenz des der Havariegrosse zu Grunde liegenden Princips der Gefahrsgemeinschaft, ausserdem wird sie praktisch gerechtfertigt, ja, um Unbilligkeiten zu vermeiden, notwendig gemacht. — Danach ist jeder verschonte Vermögenswert mit Vollziehung des Opfers kontributionspflichtig. Da die Schuld dinglich ist, erlischt die Beitragspflicht nur mit Untergang der Sache selbst.

Die Theorie vom „Erfolge“ ist zu verwerfen.[160a])

[160a]) Über die Litteratur s. die vollständige Zusammenstellung bei Heck S. 187 ff. Anm. 56 u. S. 184, Anm. 27. Zu der französischen Litteratur wäre noch hinzufügen Jacobs, der sich (S. 67, 68) gegen, und Droz, der sich (S. 19 ff.) für den Erfolg erklärt. Heck selbst spricht sich gegen die Erfolgstheorie aus.

Das Recht der Zukunft.

§ 43.

In der für alle Fälle unbedingt durchgreifenden Weise, wie wir unseren Standpunkt aufgestellt haben, wird er wohl von keinem modernen Gesetzbuch vertreten, wenn ihm auch die Rechtsübung in Russland, Scandinavien, England, Chile und Nordamerika ziemlich nahe kommt. Indessen macht sich doch in neuester Zeit entschieden die Tendenz geltend, das Erfordernis des Erfolges ganz radikal zu beseitigen. Interessant ist hier zunächst der „Entwurf eines skandinavischen Seerechts.“ [161]) Wir hatten gesehen, dass seit früher Zeit das skandinavische Recht

---

[161]) Vgl. Heck Beilage X S. 751 ff. Lowndes S. 521 ff.

„Entwurf eines skandinavischen Seerechts für Schweden, Norwegen und Dänemark.“ — Der Auftrag zu demselben erging vom König von Schweden im Jahre 1882. 1888 wurde er vorgelegt. In Schweden ist er 1891 Gesetz geworden.

Eine Übersetzeng dieses „Schwedischen Seegesetzes vom 12. Juni 1891“ ist mir erst nach Abschluss der Arbeit zugänglich geworden. Das Gesetz konnte daher nur an dieser Stelle Berücksichtigung finden. Die im Text angeführten Bestimmungen sind wörtlich in dasselbe übernommen und bilden in Schweden nunmehr geltendes Recht. Im wesentlichen ist der S. 71 geschilderte Rechtszustand derselbe geblieben. Nur spricht das geltende Gesetz mit grösserer Schärfe die Verwerfung jeglicher Erfolgstheorie aus. cfr. Suède, Code maritime du 12. juin 1891, art. 192. Il y a lieu à répartition des dommages comme avaries communes, même si le but visé par le sacrifice n'a pas été atteint. Art. 193. Il y a lieu à répartition des dommages comme avaries communes, même si le navire ou la charge à été complètement sacrifié pour le but visé ou qu'après l'avarie le navire seul ou la charge seule a été sauvé en totalité ou en partie.

über unsere Frage geschwiegen, damit den Erfolg wohl verworfen. Der neue Entwurf verneint ihn nun, expressis verbis.

§ 193. „Ein Schaden kann als grosse Haverei vertheilt werden, obgleich der beabsichtigte Zweck des Opfers nicht durch dasselbe erreicht wurde."

Somit wird die „Rettung durch das Opfer" zurückgewiesen.

§ 194. „Ein Schaden kann als grosse Haverei verteilt werden, wenn gleich das ganze Schiff oder die ganze Ladung aufgeopfert oder nach dem Unfalle nur das Schiff oder nur die Ladung ganz oder zum Teil gerettet würde."

Somit soll auch von einer „Rettung nach dem Opfer" der Ausgleich nicht mehr abhängig sein.

Aehnlich ist die Frage gelöst worden auf den Kongressen, die zum Zwecke der internationalen Regelung der grossen Haverei abgehalten worden sind. Die Kongresse von Glasgow, London, York und Antwerpen[162]) sind zwar derselben nicht näher getreten, und so enthalten die wichtigen „York and Antwerp Rules"[163]) keine Bestimmung, wenn nicht ihr Schweigen über die Voraussetzung des Erfolges für ein Verwerfen derselben zu halten ist.[164])

Dagegen erklärte der 1885 in Antwerpen[165]) tagende Kongress ausdrücklich: „Le navire ou la cargaison doit être sauvé en tout ou en partie, il n' est pas nécessaire que l'un et l'autre le soient."

Er erkennt also damit die Kontributionspflicht eines jeden geretteten Gegenstandes an. Die Notwendigkeit des Kausalzusammenhanges verneint er mit den Worten:

---

[162]) Vgl. Heck S. 75 ff.

[163]) Vgl. Ztschrft. f. H. IV. S. 494 ff.

[164]) Dies scheint in der That der Fall zu sein. Denn „von deutscher Seite gestellte Anträge auf Übernahme des Art. 705 wurden bekämpft und zurückgezogen", vgl. Heck S. 193. Molengraaff S. 202 ff.

[165]) Vgl. Ztschrft. f. H. XXXII. S. 107 ff. — s. Heck S. 193.

„Il importe peu que le salut au lieu de procéder directement du sacrifice se produise par suite des circonstances indépendantes."

Lewis[166]) übersetzt die Worte „circonstances indépendantes" durch „mitwirkende Umstände" und findet so, dass „nichtsdestoweniger ein Kausalnexus zwischen dem Opfer und der Rettung besteht". Indessen sind doch offenbar „Umstände" gemeint, die „unabhängig" vom Opfer sind. Die beste Erläuterung dürfte in dem Falle der St. Anne zu finden sein, in welchem nach dem vom Antwerpener Kongress aufgestellten Princip unzweifelhaft ein Ausgleich stattfinden müsste.

Unverändert wurden diese oben angeführten Bestimmungen von dem 1888 in Brüssel stattgehabten Congrès international de droit commercial[167]) angenommen.

Sollte also in Zukunft wirklich eine einheitliche Regelung der grossen Haverei erreicht werden, so scheint die Lösung unserer Frage, wie wir sie befürworten, kaum noch zweifelhaft.

Die „Erfolgstheorie", die offenbar auf Grund einer falschen Auslegung des römischen Rechtes vom französischen Rechte entwickelt wurde und durch dessen Einfluss sich weit verbreitete, wird somit dem Recht der Zukunft wohl fremd sein.

Unserer Ansicht nach könnte die Frage vom „Erfolge" im Gesetz ganz unerörtert bleiben, wenn man der allgemeinen Definition der grossen Haverei etwa folgende Sätze hinzufügte:

„Die verschonten Vermögenswerte sind kontributionspflichtig: ihre Schuld ist dinglich."

[166]) Vgl. Ztschr. f. H. XXXII. S. 109.

[167]) Vgl. Ztschr. f. H. XXXVI. S. 185 ff. Art. 4

Litteraturverzeichnis.

Alauzet, Commentaire du Code de Commerce et de la Législation commerciale. Paris 1868.

Arnould, On the law of marine insurance, 4. ed. by Maclachlan. 2 Bde. London 1872.

Autran, Revue internationale du droit maritime. Paris, seit 1885/86.

Bédarride, Du commerce maritime. Paris, Aix 1876. V.

Benecke, System des Assekuranz- und Bodmereiwesens. 4 Bde. Hamburg 1810. 5. Bd. Hamburg 1825.

Borchardt, Handelsgesetze des Erdballs. I—V und Nachtrag, seit 1883.

Carver, A treatise on the law relating to the carriage of goods by sea. London 1885.

Cauvet, Traité sur les Assurances maritimes. Paris 1879.

Claussen, Über die lex Rhodia, Schriften der Universität Kiel 1876.

De Courcy, Questions de droit maritime. Paris 1877—1888.

Cuiacius, Opera omnia. Neapoli 1758.

Denis-Weil, Des Assurances maritimes et des Avaries. Paris 1879.

Droz, Traité des Assurances maritimes, du Délaissement et des Avaries. Paris 1881. II.

Dernburg, Pandekten. Berlin 1892.

Desjardins, Traité de droit commercial maritime. Paris 1878.

Ehrenberg, Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht. Jena 1880.

Emérigon, Traité des Assurances et des Contrats à la grosse par Boulay-Paty. Rennes 1827.

Endemann, Handbuch des deutschen Handels-, Wechsel- und Seerechts. Leipzig 1881—1884.

Foard, A treatise on the law of merchant shipping and freight. London 1880.

Frémery, Etudes de droit commercial. Paris 1833.

Frignet, Traité des Avaries communes et particulières. Paris 1859.

Goudsmit, Geschiedenis van het Nederlandsche Zeeregt. s'Gravenhage 1882.

Govare, Traité des avaris communes et de leur règlement. Paris 1882.

Heck, Das Recht der grossen Haverei. Berlin 1889.

Hopkins, Average and Arbitration. London ed. 1884.

Jacobs, Étude sur les Assurances maritimes et les Avaries. Bruxelles 1885.

v. Kaltenborn, Grundsätze des praktischen europäischen Seerechts. Berlin 1851.

Kent, Commentaries on American Law, ed. by Holmes, Boston, London 1873.

Lewis, Das deutsche Seerecht. Ein Kommentar zum 5. Buche des allgem. d. H.-G.-B. 2. Aufl. 1883/84.

Lehr, Code de Commerce portugais de 1888. Paris 1889.

Lowndes, On general average. London 1888.

Magens, An Essay on Insurances. London 1755.

Molengraaff, Internationale Avarij-Grosse Regeling. Leiden 1880.

Morel, Des Avaries, du Jet et de la Contribution. Paris 1874.

Pardessus, Collection de lois maritimes antérieures au 18ème siècle. Paris 1828 ff. (cit. Pard.)

— Cours de droit commercial. Paris 1856/57, III.

Parsons, A treatise on the law of marine insurance and general Average. Boston, London 1868, I.

Peckii, In tit. Dig. et Cod. ad. rem nauticam pertinentes Commentarii quibus accedunt notae . . . . . Vinnii. Amst. 1668.

Pothier, Oeuvres, Paris 1818. V.

Sonnenschmidt, Sammlung der für Neu- und Vorpommern und Rügen von 1802—1817 ergangenen Gesetze etc. Stralsund 1844—47.

Sammlung der Hamburger Gesetze und Verfassungen, gedruckt und verlegt von Piscator. Hamburg 1765.

Suède, Code maritime du 12 juin 1891. Stockholm 1892.

Tecklenborg, Über Bodmerei und Havariegrosse. Bremen 1858.

Travers Twiss, Monumenta Juridica. The Black Book of the Admiralty I—IV. London 1871—76 (cit. Trav. T.).

Ulrich, Grosse Haverei, die Gesetze und Verordnungen der wichtigsten Staaten über Havariegrosse. Berlin 1884.

Valin, Nouveau Commentaire sur l'Ordonnance de la Marine du Mois d'Aout 1681. Par Bécane. Paris 1829.

Valroger, Droit maritime. Paris 1883/85/86.

— Des caractères généraux de l'avarie commune in Autran, Revue 1885 (cit. Valroger, Revue).

Voet, Commentarius ad Pandectas. Hagae 1698.

Wagner, Handbuch des Seerechts. Leipzig 1884.

Weytsen, Tractat van Avarijen in Verwer, Nederlands Seerechten. Amsterdami 1764.

Wilda, in Weiske, Rechtslexikon V. unter „Haverei". Leipzig 1844.

Wolff, Über Havariegrosse. Düsseldorf 1862.

Zachariae v. Lingenthal, Geschichte des griechisch-römischen Rechts. Berlin 1877.

Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht (cit. Ztschrft. f. H.).

v. Zwingmann, Die Handelsordnung des russischen Reiches nach der Ausgabe von 1887. Riga 1889.

Wo nichts anderes angegeben, werden die Werke in der Arbeit mit dem Namen ihrer Verfasser citiert.

Thesen.

I. Ein Urteil, das lediglich eine Entscheidung über die Kosten des Rechtsstreits zum Gegenstand hat, ist nach heutigem deutschen Prozessrecht unanfechtbar im weitesten Sinne des Wortes.

II. Die Post ist nicht Kaufmann im Sinne des Handelsgesetzbuchs.

III. Die rechtswidrige Benutzung eines Automaten ist nicht Betrug.

IV. Die Rhederei ist societas sui generis.

V. Die Beeidigung der Zeugen nach ihrer Vernehmung im Strafverfahren ist zu empfehlen.

VI. Das landesherrliche Ehescheidungsrecht ist durch das Personenstands-Gesetz vom 6. Februar 1875 nicht aufgehoben.

VII. Die Sachen, welche den Leichen mit in das Grab gegeben werden, sind herrenlos.

Lebenslauf.

Ich, Albert, Eduard, Arthur Seeliger, bin am 9. Juli 1870 in Reichenbach in Schlesien geboren. Meine Eltern sind der Rentier Albert Seeliger und Frau Mathilde Seeliger geb. Wilhelm zu Dessau.

Ich bin evangelischer Konfession.

Meinen Schulunterricht genoss ich an dem Fridericianum in Dessau; an diesem Gymnasium bestand ich Ostern 1889 das Abiturientenexamen.

Um Rechts- und Staatswissenschaften zu studieren, bezog ich zunächst die Academie zu Lausanne auf 2 Semester. Ostern bis Michaelis 1890 studierte ich in München und von da ab bis Ostern 1892 in Berlin.

Während meiner Studienzeit waren meine Lehrer: die Herren Professoren Erman, Brocher de la Fléchère, Walras in Lausanne; Seuffert, Bechmann, Helferich in München; Gierke, Dernburg, Goldschmidt, v. Gneist, Hübler, Hinschius, Kohler und Wagner in Berlin.

Ihnen allen an dieser Stelle meinen Dank auszusprechen, ist mir eine angenehme Pflicht.

Anfang März 1892 liess ich mich exmatrikulieren, meldete mich darauf beim Königlichen Kammergericht zur ersten juristischen Staatsprüfung und bestand dieselbe am 1. Juli 1892. Ende Juli wurde ich zum Referendar ernannt und dem Amtsgericht Gommern überwiesen, woselbst ich meine Beschäftigung am 1. August 1892 antrat.

Inzwischen hatte ich der hohen juristischen Fakultät der Berliner Universität vorstehende Arbeit zur Erlangung der Doktorwürde vorgelegt.

Wenn ich erst am 9. Oktober 1894 das mündliche Examen bestand, so hat diese Verzögerung darin ihren Grund, dass ich vom Oktober 1892 bis Oktober 1893 meiner Militärpflicht zu genügen hatte, und nachdem am Amtsgericht Charlottenburg, wohin ich inzwischen versetzt worden war, meine dienstliche Thätigkeit mir häufig die Vorbereitung zum mündlichen Examen erschwerte.

Zur Zeit bin ich an der Kammer für Handelsachen am Landgericht I zu Berlin beschäftigt.

Druck von Wilhelm Issleib (Inhaber: Gustav Schuhr)
Berlin SW. 48, Wilhelmstrasse 119/20.